За рулем

10 • 1976

С ПРАЗДНИКОМ, ТОВАРИЩИ ВОДИТЕЛИ!



31 октября — День работников автомобильного транспорта




57-91 мкс

ЗАСЛУЖЕННЫЙ ПРАЗДНИК

Москвичам памятен тот день 1966 года, когда семь автомобильных колонн направились к центру, Манежной площади. Машины разных назначений, окрашенные в яркие цвета, медленно, с достоинством двигались в плотном людском коридоре. Перед нами предстала сама история — от знаменитого АМО—Ф15 до экспериментальных образцов многоосных автопоездов.

Это был праздник московских автомобилистов, демонстрировавших мощь и достижения столичного транспорта. Его потом называли первым, потому что за Москвой последовали Ленинград, Одесса, другие города. И неизменно на улицы выходили десятки, сотни тысяч людей. Такой притягательной силой обладает сегодня автомобиль, хотя он давно уже стал неотъемлемой чертой нашей жизни: трудно ведь даже подсчитать, сколько каждый из нас видит машин — грузовиков, легковых, автобусов.

И все-таки — великое множество людей на празднике. Чем объяснить этот феномен? Может быть, популярность рождена как раз этой самой повседневностью? А может, автомобиль, точнее работа водителя, служит примером, самым близким и наглядным, власти человека над техникой?

С нынешнего года у работников автомобильного транспорта есть свой День, как День шахтера, День металлурга. Он закреплен Указом Президиума Верховного Совета СССР от 15 января 1976 года — это последнее воскресенье октября.

Большой и славный путь прошли советские автотранспортники. Первыми вехами на этом пути стали ленинские декреты. Главным смыслом этих важнейших документов была концентрация автомобильного парка, эффективность его использования, централизация руководства.

Уже Декрет о мире предусматривал организованную передачу военного имущества для использования в народном хозяйстве. По указанию В. И. Ленина Народный Комиссариат по военным делам 13 января 1918 года издал приказ о создании Центрального автотранспортного отдела — на него была возложена ответственность по руководству всем автоделом в республике. Эта экстренная мера диктовалась плачевным состоянием того скудного автомобильного парка, который достался молодой Советской Республике в наследие от царской России.

Вскоре был сделан второй шаг — 31 (18) мая 1918 года декретом Совета Народных Комиссаров «О реорганизации и централизации автомобильного транспорта республики» решение всех вопросов, относящихся к автомобильному транспорту, было сосредоточено в Центральной автосекции Высшего Совета Народного Хозяйства. А в конце года создано Главное управление государственных автомобильных заводов, на которое одновременно с поддержанием существующего парка была возложена подготовка к производству автомобилей. И наконец, еще одно решение, определившее в ряду с другими перспективы автомобильного транспорта, его прочное место в социалистической экономике страны, — декрет Совнаркома от 16 января 1922 года «О применении на транспорте начал хозяйственного расчета», который ввел систему тарифных плат.

Ленинские декреты стали основой обширной программы развития «автомобильного дела». В 1931 году вступил в строй московский, а в 1932 году горьковский автомобильные заводы, рассчитанные на массовое производство, организуется сеть курсов для обучения водителей. А еще раньше, в феврале 1930 года Совнарком СССР принял решение об объединении основных транспортных и экспедиционных организаций, подчиненных разным ведомствам, во Всесоюзное объединение складского и транспортно-экспедиционного дела (Союзтранс) с созданием республиканских и областных контор. Так было положено начало автомобильному транспорту общего пользования. Окончательное формирование новой отрасли, точнее подотрасли, народного хозяйства было закреплено на сессии Верховного Совета СССР в 1939 году, где было отмечено, что имеются все условия вести эксплуатацию автомобильного транспорта как государственное дело, и признано необходимым образовать в союзных республиках наркоматы автомобильного транспорта.

Этот акт имел и огромное оборонное значение. С первых же дней Великой Отечественной войны почти весь подвижной состав автохозяйств общего пользования был мобилизован для нужд фронта. О масштабах работы военных автомобилистов красноречиво свидетельствуют цифры. В день начала операции по уничтожению окруженной в районе Сталинграда группировки врага 2500 автомобилей доставляли боеприпасы, грузы, технику. В одной только Берлинской операции по основным фронтовым дорогам за сутки проходило до 10 тысяч автомобилей — почти сплошной поток. Во время битвы за Берлин автотранспорт перевез 1,5 миллиона тонн грузов. Незабываемую страницу вписали в историю Великой Отечественной автомобилисты Ленинградского фронта, проложившие ледовую «Дорогу жизни».

В полной мере свой авторитет как самостоятельного звена в единой транспортной системе страны автотранспорт утвердил после войны, в 50-х годах, когда по инициативе московских автомобилистов повсеместно стали внедряться централизованные перевозки грузов, особенно отчетливо выявившие экономические преимущества транспорта общего пользования. Уже в 1960 году удельный вес его в общем грузообороте при автомобильных перевозках поднялся с 4,6 до 27,6%, а ныне — приближается к 30%. Непрерывно развивались и сами централизованные перевозки, доля которых на транспорте общего пользования возросла с 33% в 1955 году до 79% в 1974 году.

Мы не ошибемся, если назовем автобус средством передвижения, которым пользуются наиболее часто. Так вот, пассажирооборот автобусов общего пользования поднялся с 1940 года почти в 90 раз и превышает ныне 300 миллиардов пассажиро-километров — это уже более 40% в общем пассажирообороте (без городского электрического и таксомоторного транспорта) против 3,1% в том же 1940 году! Автобусы курсируют ныне в двух с лишним тысячах городов и поселков и перевозят здесь около 60% пассажиров.

Мы можем гордиться и своими легковыми такси, у которых самый дешевый в мире тариф. Недаром с 1940 года объем их работы поднялся почти в 40 раз.

Особенно много было сделано для улучшения обслуживания населения в девятой пятилетке. Парк автобусов увеличился на 30%, легковых таксомоторов — на 40%. Общая протяженность маршрутов превышает теперь 3,7 миллиона километров, в стране действует более 20 тысяч междугородных автобусных линий.

Водитель ныне — едва ли не самая массовая профессия. Только на автотранспорте общего пользования среднегодовое число работников, занятых на перевозках, составляет около 2 миллионов. Автотранспортные предприятия общего пользования в основной массе — крупные хозяйства. Около 60% из них имеют по 100 автомобилей и более и сосредоточивают почти 90% парка. Концентрация автомобильного парка, укрупнение автопредприятий создали основу для оснащения их современной техникой, в том числе диагностической, и в конечном счете — для более эффективного использования автомобилей, улучшения условий труда водителей.

Технический прогресс — ведущая черта не только развития предприятий, ор-

За нашу Советскую Родину!



10 ● Октябрь ● 1976

Ежемесячный научно-популярный и спортивный журнал ордена Красного Знамени ДОСААФ СССР
Издается с 1928 года



Уважаемая редакция!

Я работаю на туймазинском лесопункте шофером на МАЗ—200. Приходится мне возить дрова, деловой лес. Случается ездить и в дальние рейсы. И всегда со мной — бумага и карандаш. Стихи пишу о шоферах, о дорожных впечатлениях. Печатаюсь в районной газете «Ленинский путь», иногда в областной—«Ленинец». Ваш журнал—это, по сути, наш журнал, шоферский. Поэтому и решил послать на ваш суд несколько своих стихотворений.

Шофер 1-го класса И. ЦАГОЛОВ

Из поэтической тетради

У нас ушел на пенсию шофер.
Ему мы на водительском собранье
Преподнесли торжественно ковер
И сувенирный ключик зажиганья.

Он был растерян, откровенно рад
Речам, подаркам и аплодисментам.
Большие руки прятал он назад,
Смущался, непривычный к комплиментам.

А в перерыве весело шутил
И шуткам заразительно смеялся,
Как будто он от нас не уходил,
С работою своей не расставался.

Но я-то видел только час назад,
Как человек прощается с машиной...
Заруливало солнце на закат,
Лучом последним золотя кабину.

А он на руль склонился головой
И просидел так не одну минуту.
Потом махнул отчаянно рукой
И, хлопнув дверцей, отвернулся круто.

Так было легче прекратить родство
Живого человека и металла.
И показалось мне, как существо,
Машина долго вслед ему вздыхала.

* * *

Расстанься с грустными стихами
Начни другими говорить.
Опять над гулкими полями
Мотору песни разносить.

И встанут солнцу не преградой
Дымы далеких деревень.
И побежит с машиной рядом
Ее полуденная тень.

И будет день от снега слепнуть,
Сиять сияньем серебра.
И все покажется нелепым,
О чем печалился вчера.

* * *

Летят обочины и кручи,
Плывут по небу облака,
Течет, сверкая от излучин,
Асфальта синяя река.

И споро крутятся колеса,
Дорогу чувствуя думой.
И солнце в стекла льется косо,
Слепя, как дождик проливной.

ганизации перевозок, но и управления отраслью в целом. Достаточно убедительно это было показано на примере Министерства автомобильного транспорта Белорусской ССР («За рулем», 1976, № 4).

Особенно характерна для автотранспорта общего пользования девятая пятилетка: в развитие и совершенствование его производственно-технической базы было вложено более 5 миллиардов рублей.

Пусть не сетуют читатели на обилие цифр. Здесь приведены лишь основные. Как-никак у автотранспортников праздник. И к празднику у нас принято приходить с рапортом, а какой же сегодня рапорт без цифр.

Но не только высокие показатели составляют их гордость. Автотранспортные предприятия общего пользования были в определенной мере пионерами во внедрении новой системы планирования и экономического стимулирования, на которую первыми в порядке эксперимента в 1965 году были переведены пять крупных московских и ленинградских автохозяйств.

Уже в 1966—1968 гг. на основе их положительного опыта все транспортные предприятия общего пользования были переведены на новые условия работы. Приведем две цифры, они наглядно характеризуют этот шаг: с 1965 года по 1970 год производительность труда одного работника возросла на 36,1%, а среднегодовая заработная плата — на 25,2%.

Ныне новая система планирования и экономического стимулирования в сочетании с совершенствованием техники и технологии на основе достижений науки, с новыми методами труда, новыми формами социалистического соревнования стала мощным рычагом повышения эффективности производства. Она поощряет каждого работника, целые коллективы к творческому решению задач пятилетки.

У всякого времени свои герои, свои маяки. В конце 40-х годов, когда страна залечивала раны войны и на счету была буквально каждая машина, сбережение техники, максимальное увеличение безремонтного пробега стало задачей номер один. Именно тогда широко развернулось движение шоферов-стотысячников. Лучшие из лучших были удостоены Государственной премии. Для середины 50-х годов характерным становится соревнование водителей за лучший комплексный показатель — себестоимость перевозок на основе использования прицепов и полуприцепов. В наши дни широкий отклик на транспорте нашло выдвижение встречных планов, в которых рабочий энтузиазм подкрепляется строгими экономическими расчетами. А цифры пробега до капитального ремонта, за которые борются водители, — 300 тысяч километров! Но дело не только в самих цифрах, а в том, что в этом движении на основе договоров о содружестве участвуют совместно целые коллективы автотранспортных объединений, автозаводов, научных учреждений.

Творческий подход к делу рождает новые методы организации труда. Читателям хорошо знакомо имя московского водителя Евгения Петровича Федюнина, одним из первых на автотранспорте начавшего работать по методу бригадного подряда и отмеченного Государственной премией. О нем и его бригаде писал наш журнал (1976, № 3). В этом номере публикуются материалы о его последователях — ленинградских и брянских водителях.

Десятая пятилетка набирает темп. Успешным выполнением ее планов встречают свой День работники автомобильного транспорта. Они заслужили его самоотверженным трудом. Но, если вдуматься, значение этого Дня выходит за отраслевые рамки.

Самое прямое отношение к нему имеют автомобилестроители. Вместе с транспортниками они держат ключ к повышению эффективности их работы. Это усилиями автомобилестроителей в восьмой и девятой пятилетках были увеличены мощности по производству машин, поставлены на конвейер десятки новых, более совершенных моделей, постепенно улучшающих структуру парка, облегчающих эксплуатацию техники. Долговечность автомобилей выпуска 1975 года повышена по сравнению с началом пятилетки на 35—50%, а трудоемкость технического обслуживания снижена на 25—30%. Подсчитано, что через пять лет после пуска Камского комплекса автопоезда КамАЗ примут на себя почти треть грузооборота.

Последнее воскресенье октября с полным правом отметят дорожники и работники автоинспекции. Это они, выражаясь образно, дают зеленую улицу миллионам водителей. В успехах транспортников — и их труд, в задачах транспортников — и их задачи.

Праздник учеников — праздник учителей, досаафовских организаций страны, обучающих водителей. Только за восьмую и девятую пятилетки в автомотоклубах, а позднее — автошколах оборонного Общества получили «права» водителя 3-го класса 1 000 000 человек и славно трудятся в народном хозяйстве. И, конечно, они благодарны людям, которые дали им профессию.

Есть основания назвать 31 октября своим днем у автолюбителей, ряды которых растут с каждым днем. И не просто потому, что они тоже за рулем. За истекшую пятилетку населению продано около 3 миллионов автомобилей— в 2,7 раза больше, чем за предыдущую. И те, кого мы порой называем не очень уважительным словом «личники», представляют собой порядочную транспортную силу, которую уже принимает во внимание в расчетах ЦСУ. А расчеты эти показывают, что в 1974 году, например, легковыми автомобилями индивидуальных владельцев было перевезено 3,36 миллиарда пассажиров — на 86% больше, чем такси.

Наш социалистический автомобильный транспорт служит народу. Эта высокая его конечная цель была в основе ленинских декретов, положивших начало новой отрасли. Об этой цели напомнило еще раз принятое недавно Центральным Комитетом КПСС постановление «Об улучшении перевозок пассажиров автотранспортом в РСФСР». Оно дает всем транспортникам пример строгого партийного анализа недостатков, поиска путей улучшения работы. А праздник ведь по советской традиции не только торжество, но и повод для такого критического анализа. Отмечая достижения, мы должны обязательно смотреть вперед. У нас надежный компас — решения XXV съезда партии.

АВТОТРАНСПОРТНИКОВ ПОЗДРАВЛЯЮТ

Министр внутренних дел СССР
Н. ЩЕЛОКОВ

Сердечно поздравляю с Днем работников автомобильного транспорта всех, кто водит машины по дорогам нашей страны, кто обучает водителей, следит за техническим состоянием автомобилей и готовит их к рейсам.

Праздник по традиции — это и смотр достижений, подведение итогов большого труда. Пусть же этот праздник — День работников автомобильного транспорта — станет широким смотром всего лучшего, что накоплено в деле безопасности дорожного движения. Обеспечение безопасности — одна из самых важных и наиболее ответственных проблем массовой автомобилизации страны.

Желаю работникам автотранспорта больших трудовых успехов в выполнении планов пятилетки!

Желаю всем водителям безаварийной работы!

Н. Щелоков.

Председатель ЦК ДОСААФ СССР, трижды Герой Советского Союза маршал авиации А. ПОКРЫШКИН

От имени Центрального комитета ДОСААФ и 75 миллионов членов оборонного Общества рад поздравить работников автомобильного транспорта с их праздником, с их торжеством.

С первых лет своего становления наше патриотическое Общество, которое в январе будущего года отметит 50-летие, взялось и за обучение водителей. Шоферы, подготовленные в школах, клубах, на курсах Осоавиахима, в годы Великой Отечественной войны сражались за рулем автомобиля, бронетранспортера, управляли танками, защищая родную Отчизну.

Сегодня на дорогах страны чуть ли не каждый второй водитель — воспитанник ДОСААФ. Только за последние десять лет наши школы и курсы дали народному хозяйству миллион шоферов. И это — не считая большой армии водителей, подготовленных для воинской службы, которые после увольнения в запас, как правило, пополняют ряды тружеников автотранспортных предприятий. В системе ДОСААФ трудится немало водителей, инструкторов, мастеров практического вождения, преподавателей — тех, кто связан с автомобилем, с подготовкой водительских кадров. Так что, новый праздник — День работников автотранспорта — нам близок и дорог.

Пользуясь случаем, с удовлетворением отмечаю активное участие многих автотранспортных предприятий в развитии автомобильного спорта, который как нельзя лучше помогает водителям в их труде, в подготовке к защите Родины.

От души желаю вам, дорогие друзья, новых успехов в работе, в осуществлении задач, выдвинутых перед автомобильным транспортом XXV съездом КПСС. Крепкого вам здоровья и счастья!

Министр автомобильной промышленности СССР, Герой Социалистического Труда В. ПОЛЯКОВ

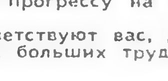
Горячо поздравляю вашу многомиллионную семью с первым Днем работников автомобильного транспорта.

Родина высоко ценит ваш труд, без которого невозможно развитие народного хозяйства страны, создание материально-технической базы коммунизма. Водители помогают строить наши города и села, сооружать фабрики и заводы, они перевозят людей, участвуют в уборке урожая.

У работников автомобильного транспорта и автомобилестроителей существует давняя трудовая дружба. Можно сказать, что они вместе работают над созданием и совершенствованием советской автомобильной техники. Пример этого — движение автотранспортников, борющихся за 300-тысячный пробег машин до капитального ремонта. Это наше общее дело — долговечность и надежность автомобилей, их высокое качество. Совместные усилия и целенаправленная работа тех, кто создает машины, и тех, кто их эксплуатирует, открывают новые резервы улучшения качества продукции и роста производительности труда в десятой пятилетке, способствуют прогрессу на автомобильном транспорте.

Автомобилестроители приветствуют вас, дорогие товарищи, и желают вам больших трудовых успехов.

От имени Коллегии



Писатель Виктор ШКЛОВСКИЙ

Вероятно, среди тех, кто близко столкнулся с «автомобильным делом», как называл широкие планы автомобилизации страны В. И. Ленин, кто соприкасался со строительством первых советских автозаводов и выпуском автомобилей-первенцев, я могу считать себя одним из старейших. Близкое знакомство с «чудом на колесах» у меня произошло еще в годы первой мировой войны, когда после краткосрочных шоферских курсов впервые сел за руль автомобиля. В Февральскую революцию имел дело с бронеавтомобилями. После Великого Октября обучал молодежь автоделу. Потом, уже с пером в руках, воевал за социалистическую автомобилизацию, производительную работу автотранспорта. В первые годы Советской власти положение с автомобильным хозяйством у нас было крайне тяжелым. Если вы откроете первый номер журнала «За рулем» за 1928 год — год его создания, можете прочитать мою статью «Барахло на ходу», из которой узнаете, какой автотехникой мы тогда располагали.

А сегодня! В ваших руках, товарищи водители, мощные, хорошо управляемые, высокопроизводительные машины. Автомобиль стал неотъемлемой частью нашей жизни, он резко изменил наше представление о времени и расстояниях. Появились новые поколения технически грамотных, умелых водителей.

Приятно сознавать, что в нашей стране огромное внимание уделяется развитию общественного транспорта. Я побывал во многих столицах и просто городах капиталистического мира и видел, как нередко автомобиль становится там буквально бедствием. Запруженные улицы, автомобильные катастрофы, загрязненная атмосфера — все это не на благо, а во зло человеку.

Свой родной праздник, товарищи автотранспортники, вы отмечаете славным трудом, в хорошем настроении. Желаю вам, дорогие друзья, новых трудовых свершений, широкой прямой дороги к личному счастью!

Академик АН СССР, Герой Социалистического Труда А. ЦЕЛИКОВ

Мне особенно приятно поздравить работников автомобильного транспорта с их первым праздником. Особенно потому, что многие из нас, ученых, прямо или косвенно связаны с вами, товарищи, конечными результатами нашей работы. Подчас нам приходится решать задачи, носящие, казалось бы, чисто научный характер, скажем, связанные с теорией прокатки. Но нередко эти работы быстро приобретают прикладное значение и находят выражение, в частности, в улучшении качества советских автомобилей.

От имени всех ученых приветствую вас, наши уважаемые автомобилисты, желаю больших успехов и, конечно, в области сотрудничества с представителями науки.

Кинорежиссер, народный артист СССР, Герой Социалистического Труда Роман КАРМЕН

С радостью узнал об учреждении Дня работников автомобильного транспорта — праздника водителей — людей одной из самых массовых и любимых в народе профессий.

Мне, оператору, кинорежиссеру, посчастливилось близко познакомиться с вами на заре автомобилизации страны, познать трудности и радости вашего шоферского труда во время автопробега Москва — Каракумы — Москва, где держали экзамен первые советские автомобили, и позже — на новостройках первых пятилеток, в дни героических боев республиканской армии и отрядов интернационалистов-добровольцев против фашистских мятежников в Испании — мне приходилось видеть и снимать вас, советских водителей, танкистов, всегда готовых на подвиг, на самопожертвование во имя правого дела.

Самыми трудными и памятными для меня дорогами были фронтовые в годы Великой Отечественной войны. По ним пришлось колесить все четыре года. Сколько раз здесь выручали меня и моих товарищей, кинооператоров, ваши отвага и мастерство, когда доставляли нас с кинокамерой на передовую к пехотинцам и танкистам, артиллеристам и разведчикам, саперам, связистам...

И теперь, в мирные дни, не прекращается наша с вами дружба.

От всего сердца поздравляю вас, товарищи водители, с праздником. Больших вам трудовых удач, здоровья и счастья, дорогие друзья!







У водителей 1-го автобусного парка Москвы (справа налево) М. Номеровского, В. Коноплева, В. Токарева, И. Павленко хорошее настроение: День работников автомобильного транспорта они отмечают высокими показателями в труде, отличным обслуживанием пассажиров.

Имя знатного водителя рыбачинского отделения «Автовнештранса» Героя Социалистического Труда Асана Мамбеталиева известно далеко за пределами Киргизии. Он дважды избирался депутатом Верховного Совета СССР; досрочно завершил девятую пятилетку, успешно трудится в десятой.

Леонид Макарович Таливанов (15-й таксомоторный парк г. Москвы) — один из инициаторов движения «Гарантирую отличное обслуживание».

Фото С. Ветрова, А. Топуза, В. Ширшова

МАРШРУТАМИ ПЯТИЛЕТКИ

В. КОННОВ,
председатель ЦК профсоюза рабочих автомобильного транспорта и шоссейных дорог

Никогда ранее, ни на одном из предыдущих партийных съездов среди делегатов не было столько автотранспортников. Это были лучшие из лучших, удостоенные высокой чести представлять армию шоферов-коммунистов на высшем форуме партии. И в этом отразилась все возрастающая роль нашей отрасли народного хозяйства в создании материально-технической базы коммунизма.

Делегаты съезда — В. Бобков, В. Кочетков, Е. Федюнин из Москвы, К. Кадыров из Киргизии, М. Ерофеев из Ростова, П. Каманин из Куйбышева, Е. Крезов из Каменска Пензенской области, С. Попов из Ленинграда, Г. Иванов из Кокчетавской области... Водители-новаторы, передовики социалистического соревнования, они самоотверженно трудились в девятой пятилетке, шли в первых рядах ее борцов и досрочно завершили пятилетние задания.

«Все мы радуемся тому, — указывал в Отчетном докладе на XXV съезде партии Генеральный секретарь ЦК КПСС товарищ Л. И. Брежнев, — какие глубокие корни пустили ленинские идеи социалистического соревнования. Мы гордимся тем, что в авангарде соревнования идут коммунисты. Соревнование оказывает глубокое воздействие на хозяйственную практику, на общественно-политическую жизнь страны, на нравственную атмосферу. Всемерно развивать и дальше социалистическое соревнование, движение за коммунистическое отношение к труду — таков наш общий боевой лозунг».

Боевым, ударным лозунгом в действии стало социалистическое соревнование на автомобильном транспорте. Сейчас, когда мы отмечаем первый День работников автомобильного транспорта, учреждение которого расцениваем как проявление заботы партии и правительства о шоферах, о всех тех, кто обеспечивает перевозку людей и грузов автомобилями, автобусами, социалистическое соревнование получило дальнейшее развитие и ныне охватывает все новые и новые коллективы. Оно стало мощным рычагом повышения производительности труда, изыскания новых резервов улучшения всех технико-экономических показателей работы автомобильного транспорта.

Многие интересные, действенные его формы, зародившиеся в прошлой пятилетке, ныне приобретают новый размах, новую окраску, вызывают новые проявления творческой инициативы тружеников. Я мог бы назвать такие известные начинания, как принятие встречных коллективных и индивидуальных планов, разработка перспективных творческих обязательств инженерно-техническими работниками, заключение договоров с грузоотправителями и грузополучателями, коллективами смежных предприятий, соревнование за звание лучшей бригады квартала, года и пятилетки.

Коллективы автотранспортников и дорожников участвуют во Всесоюзном социалистическом соревновании. Отмечу, что по итогам прошлого года 33 предприятия и организации нашего профсоюза удостоены переходящих Красных знамен ЦК КПСС, Совета Министров СССР, ВЦСПС и ЦК ВЛКСМ, в том числе 28 награждены Памятными знаками «За трудовую доблесть в девятой пятилетке» с занесением на Всесоюзную доску почета на ВДНХ; 22 передовика производства удостоены звания Героя Социалистического Труда, свыше 20 тысяч рабочих, инженерно-технических работников, служащих награждены правительственными орденами и медалями. Более 102 тысяч отмечены знаком «Ударник 9-й пятилетки».

Стало традиционным межреспубликанское соревнование по зонам: давно уже соревнуются между собой автотранспортники республик Прибалтики, Белоруссии и Молдавии, трех республик Закавказья, республик Средней Азии и Казахстана. Широкое распространение получило соревнование водительских бригад. Сейчас их насчитывается свыше 52 тысяч, и они охватывают более 70 процентов всех водителей транспорта общего пользования.

Замечательный пример отличного использования автомобилей показывают коллективы водителей, работающих по методу бригадного подряда. Родившись в годы девятой пятилетки, этот почин, инициатором которого стала бригада водителей 9-го автокомбината Главмосавтотранса во главе с лауреатом Государственной премии СССР Е. П. Федюниным, теперь распространился по всей стране. В Москве по этому методу ныне работает более 300 бригад, в Российской Федерации — свыше 1000, на Украине — 400. Более 40 тысяч водителей трудятся по этому методу.

Для изучения и распространения опыта работы бригады Е. П. Федюнина в Москве была организована всесоюзная школа, обучение в которой прошли 300 бригадиров и инженерно-технических работников из разных автопредприятий страны.

Вскоре после завершения работы XXV съезда КПСС группа передовых водителей обратилась с призывом ко всем автотранспортникам страны включиться в социалистическое соревнование. Наш

девиз, говорится в обращении, «Десятой пятилетке — высокоэффективное использование автомобилей!», «Нашим пассажирам — отличное обслуживание!».

Этот призыв, одобренный президиумом ЦК профсоюза, нашел горячий отклик в массах шоферов. Инициаторы его подают замечательный пример высокопроизводительного труда.

В социалистических обязательствах, взятых водителями в первом году десятой пятилетки, важное место занимает применение автопоездов. Герой Социалистического Труда, водитель донецкого автотранспортного объединения Г. Н. Мещеряков за каждый рейс доставляет на стройки области до 44 тонн груза. Но это для него не предел. Он намерен к своему автопоезду добавить еще двухосный прицеп, усовершенствовать поддоны на перевозке кирпича и выполнить за пятилетку полтора пятилетних плана. Иначе говоря, перевезти вместо 40 тысяч тонн грузов — 60 тысяч.

Свои специфические формы соревнования у автобусников, водителей такси — тех, кто осуществляет пассажирские перевозки. В принятом недавно постановлении ЦК КПСС «Об улучшении перевозок пассажиров автотранспортом в РСФСР» указаны качественно новые меры обслуживания населения, которые ко многому обязывают автотранспортников всех республик. Социалистическое соревнование и здесь является могучим ускорителем.

Как известно, XXV съезд КПСС поставил перед автомобильным транспортом общего пользования задачу на десятую пятилетку: обеспечить рост грузооборота на 45 процентов и пассажирооборота автобусного транспорта на 28 процентов. В успешном выполнении этого задания важную роль сыграет соревнование «трехсоттысячников» за увеличение межремонтного пробега автомобилей ЗИЛ и МАЗ, начатое по инициативе шоферов Главмосавтотранса. Такое соревнование развернулось и в коллективах Мослегавтотранса. Суть почина в следующем. Коллективы Главмосавтотранса, объединений «МосавтоЗИЛ», «БелавтоМАЗ», ярославского «Автодизеля», мытищинского машиностроительного завода, Центрального научно-исследовательского автомобильного и автомоторного института (НАМИ), Московского автомобильно-дорожного института (МАДИ) разработали совместные мероприятия, позволяющие довести пробег грузовых автомобилей ЗИЛ без капитального ремонта до 300 тысяч километров и МАЗ до 250 тысяч километров, минимально расходуя при этом запасные части.

Сегодня более одной тысячи двухсот шоферов столицы довели безремонтный пробег машин до этой контрольной цифры. Только на автокомбинате № 3 Главмосавтотранса более 150 водителей достигли заветного рубежа. Надо полагать, этот рубеж станет вскоре реальной нормой для основной массы шоферов и его народнохозяйственное значение возрастет еще больше.

Новые формы социалистического соревнования и прогрессивные методы перевозок нашли применение на уборке и вывозке нынешнего урожая, где заняты десятки тысяч автопоездов, специальных уборочных автоколонн, централизованных автоотрядов, комплексных бригад, обеспечивающих высокие темпы работ.

Широкий отклик получило среди автотранспортников, занятых на уборке, письмо Генерального секретаря ЦК КПСС товарища Л. И. Брежнева коллективам бригад водителей Северо-Кавказского территориального транспортного управления Министерства автотранспорта РСФСР, возглавляемым тт. Ярошенко И. Т. и Носачевым В. Н.

«Превышение норм выработки на один автомобиль в 3,6 раза и на каждого водителя — в 1,8 раза, — писал Л. И. Брежнев, — стало возможным в результате внедрения прогрессивной технологии на основе бригадного подряда, круглосуточной работы автомобилей по часовым графикам и широкого использования прицепов, самоотверженного труда водителей ваших бригад, их профессионального мастерства, заботы об отличном техническом состоянии автомобилей.

Не сомневаюсь, что вашему примеру высокопроизводительного использования техники последуют все работники автомобильного транспорта страны».

Передовые методы организации перевозок сельхозпродуктов, творческий подход к этому важному государственному делу помогут успешно завершить сельскохозяйственный год и встретить наш праздник — День работников автомобильного транспорта по доброму обычаю — пышным, румяным караваем.

Партия и правительство высоко ценят самоотверженный труд работников автомобильного транспорта. Широкая социальная программа подъема благосостояния и культуры советских людей, выработанная XXV съездом КПСС, непосредственно касается и работников нашей отрасли. Улучшаются условия их труда, быта. Достаточно сказать, что за годы девятой пятилетки средняя заработная плата автотранспортников повысилась на 27,7% и составляет 180,5 рубля в месяц. Разработаны комплексные планы улучшения условий быта, охраны труда, отдыха, санитарного обслуживания. Увеличилась сеть лечебно-профилакторных учреждений; оборудовано 1366 здравпунктов, построено 15 санаториев-профилакториев, около 400 пансионатов и баз отдыха для автотранспортников и дорожников. В девятой пятилетке санаторно-курортным лечением было обеспечено более 300 тысяч человек, лечилось в санаториях-профилакториях свыше 41 тысячи, отдыхало в пансионатах, домах и базах отдыха около 750 тысяч.

Большое внимание уделяется улучшению жилищных условий рабочих автотранспорта и дорожников. За пять лет построено и введено в эксплуатацию за счет всех источников финансирования более 2,7 миллиона квадратных метров жилой площади (против 1,8 миллиона квадратных метров в восьмой пятилетке). Жилищному строительству дальше будет уделено самое пристальное внимание.

Встречая наш праздник — День работников автомобильного транспорта, мы отдаем себе отчет в том, что успешное выполнение больших задач десятой пятилетки, дальнейшее повышение эффективности народного хозяйства непосредственно зависит от каждого из нас, от четкого ритма и высокого качества работы каждого автомобильного предприятия, каждого водителя, каждого ремонтника, от подлинного размаха социалистического соревнования.

День работников автомобильного транспорта — это праздник не только водителей. Вместе с ними его отмечают и те, кто обеспечивает выход автомобилей на линию, их надлежащее техническое состояние.

С КЛЕЙМОМ «А. П.»

Передо мной на стол опрокинули коробку, и из нее посыпались десятки, сотни каких-то прокладок, колпачков, втулок, манжет — то, что принято называть автомобильной мелочовкой. При виде такого богатства у редкого водителя не дрогнет сердце — ведь как раз мелочовки чаще всего и не хватает пока на прилавках автомагазинов и на складах. Я с интересом стал разглядывать каждую вещицу в отдельности. Вот стекло указателя поворота — желтое, рифленое, блестящее. Вот еще стекло — для заднего фонаря грузовика — со сложной трехэлементной поверхностью. Рядом — вкладыши шаровых опор из белого капрона. Из-под них вытаскиваю прокладки: асбесто-тканевую с медной окантовкой, картонную, стальную. Все — «фирменное», высшего качества.

Стоящий рядом со мной начальник мастерских Анатолий Александрович Беринов произносит: «Обратите внимание на клеймо!» — и протягивает мне все то же стекло указателя поворота. На нем, там где обычно стоит знак завода-изготовителя, значится: «А.П.».

— Странное клеймо! — удивился я.

— Ничего странного, — рассмеялся Анатолий Александрович. — «А.П.» — значит «Автобаза «Правды».

— Как, вы хотите сказать, что все это произведено не на заводе, а здесь, в мастерских? — я недоверчиво взглянул на него.

— Именно так, — подтвердил мой собеседник. — В этой комнате. А вот тот, кто их делал, — Николай Павлович Обухов.

Так я познакомился с человеком, золотые руки которого творят настоящие чудеса. Николай Павлович в автохозяйстве «Правды» без малого четверть века. Пришел сюда после техникума и трехлетней работы механиком в НИИАТе. Случилось, как-то понадобились слесарям прокладки под карбюраторы. Их на складе не оказалось. Не стоять же автомобилям из-за такого пустяка. Обухов вызвался помочь товарищам, сделал штамп, нарубил. Потом пошло: то прокладку, то шайбу...

— Но возможность сделать что-то по-настоящему интересное появилась после того, как наладили пресс, — продолжает Николай Павлович.

Рассматриваю бесчисленные штампы, формы, замысловатые пуансоны, с ювелирной точностью входящие в матрицы, и с трудом верю, что они сделаны, отшлифованы и отполированы до блеска одним умельцем.

Словно отвечая на мои сомнения, мастер молча подходит к прессу, насыпает в стоящую рядом литейную машину (тоже, как потом выяснилось, сделанную его руками!) капроновой крошки и включает электрический подогрев. Оба глядим на прибор: капрон нагрелся до 250°. Форма помещается под пресс, к емкости с разогретым капроном прочно специальным винтом прижимается форма. Расплавленная масса из сосуда заполняет форму под огромным давлением. Проходят буквально считанные секунды, и перед нами ложится еще тепленький капроновый кронштейн стеклоочистителя «Волги» ГАЗ—24.

Идем по цеху, то в одном, то в другом месте останавливаемся. Начальник мастерских поясняет:

— Вот наша аккумуляторная, ее почти всю оборудовал Обухов, другой такой не найдете... А вон машину моют, видите? Так щетки с подачей в них воды тоже сделал Николай Павлович!

И по тому, как это говорится, нетрудно понять, что Обухов на автобазе издательства «Правда» не просто мастер, которого ценят. Николая Павловича здесь по-человечески любят, им гордятся. Гордятся его замечательным мастерством, талантом рабочего. Гордятся преданностью человека своему делу, своему коллективу.

Б. ФЕДОРОВ

Конвейер Михаила Цынова

На контейнерную площадку станции Брянск II то и дело заезжают мощные контейнеровозы автоколонны 1470. Круто развернувшись, они втискивают в свободное пространство порожние полуприцепы, подхватывают груженые и уносятся на заводы, фабрики, базы. Простои мощных ЗИЛов, «колхид» здесь сведены сегодня к минимуму.

— По крайней мере все, что от нас зависит, делаем на совесть, — говорит бригадир Михаил Семенович Цынов. — Ведь мы перед съездом пересмотрели свои первоначальные обязательства и решили перевезти за этот год дополнительно не 3,5 тысячи тонн грузов, а 9 тысяч. Минувшую-то пятилетку выполнили за четыре года девять месяцев. Причем напряженнейший план был, надо сказать. Недаром нас поздравили министр автомобильного транспорта РСФСР и председатель ЦК профсоюза. А вот эту пятилетку мы взялись завершить уже за четыре года и два месяца...

Ответственную работу на станции Брянск II коммунисту Цынову поручили несколько лет назад. В бригаду ему выделили на первых порах четыре автомобиля. Вскоре, однако, шоферы поняли: не осилить им растущий поток грузов, если не изменить организацию труда на площадке. Железнодорожники потребовали прибавить автомобилей. Но Цынов вышел к своему руководству с другим предложением.

— А не попробовать ли нам поначалу, — излагал он свой замысел, — прибавить в бригаду не автомобилей, а полуприцепов. Так, чтобы каждому водителю работать сразу с тремя. Один будет загружаться на площадке, второй — в пути, третий — в работе у клиента. И выйдет у нас своеобразный транспортный конвейер. Правда, поворачиваться придется быстрее, но игра стоит свеч!

В полной мере оценили цыновский конвейер сегодня. На площадку сейчас прибывает столько универсальных контейнеров, что без комплексного метода организации труда она бы уже давно захлебнулась грузами. Ведь территория площадки, оставаясь неизменной в течение уже многих лет, не позволяет резко увеличить количество автомобилей на вывозке контейнеров. Да их и немало уже здесь на сегодняшний день: свыше тридцати машин Цынова да снующие там и сям так называемые недоговорные...

Чем же выгодна оказалась комплексная шоферская бригада на перевозках грузов? Прежде всего тем, что на контейнерной площадке стали работать постоянные водители. Они досконально изучили свою клиентуру — заводы, фабрики, базы, магазины. Знают, куда везти, как везти, к кому на месте обратиться, какие бумаги потребовать (ведь водители в этой бригаде еще и экспедиторы) и т. д.

И Цынову легче с постоянными шоферами: в организации работы он стал учитывать характер каждого, опыт, наклонности. Взять, к примеру, Владимира Коняхина. Работал он раньше на цементовозах, ко всяким дорогам привык, любит и знает машину. Ему и дальние маршруты доверил бригадир. Камвольный, БАЗ, Бежицкий химзавод и другие удаленные предприятия и организации стали его постоянными клиентами.

А вот Евгений Григорьевич Курнявцев известен как непревзойденный знаток души клиента. У него самые норовистые хозяйственники становятся покладистыми. Поэтому вопроса, кому ехать к подобным клиентам, обычно не возникает, известно кому — Курнявцеву.

Таким образом, конвейер свой Цынов и его товарищи организуют творчески. А с тех пор, как заключили с железнодорожниками договор и создали с ними единую комплексную бригаду, в поиск лучшей организации контейнерных перевозок активно включились крановщики, стропальщики, весовщики смены старшего приемо-сдатчика Е. В. Абрамовой. «Перевозить грузы быстрее и с наименьшими затратами!» — вот сегодняшний девиз шоферов и железнодорожников. И те и другие нашли уже немало возможностей совершенствования транспортного производства: его организации, планирования и учета, а также взаимоотношений и взаиморасчетов.

Каждый месяц между автоколонной и станцией согласовывается график постановки автомобилей и погрузочно-разгрузочных механизмов на техническое обслуживание и ремонт. Стоянку машин железнодорожники разрешили прямо на контейнерной площадке, охрану их тоже взяли на себя. Шоферы достали себе списанный фургон и организовали в нем свою мастерскую. И теперь им не надо уже из-за каждой мелочной поломки ездить в гараж автоколонны. Есть в этом фургоне набор инструментов и запчастей первой необходимости. У бригады свой фонд бензина, которым распоряжается бригадир. Пережег горючее один водитель — делят на всех. Задумали проверить техническое состояние тех или иных автомобилей, — пожалуйста, для этой цели создали свой, бригадный технический контроль. И уж он-то, будьте уверены, не даст никому спуску. Даже если обнаружена мелкая неисправность, у виновного водителя практически нет надежды получить у бригадира путевку. Делай, и все тут! Сам не справишься — помогут товарищи. Зато и нарушений в бригаде не фиксируется вот уже который год.

Словом, выгоды такой организации труда очевидны, и перечислять их можно было бы еще долго. Главный же итог — она дала возможность на контейнерной площадке создать условия для постоянного повышения производительности труда (за минувшую пятилетку она выросла на 55%), бережного использования техники, наконец, создать обоюдную заинтересованность водителей и механизаторов отделения дороги в улучшении производственных показателей.

Интересно в этой связи организована оплата труда у автомобилистов. Члены бригады Цынова работают по сдельным расценкам, но, как они говорят, «в один котел». А из него затем идет уже распределение каждому, разумеется, пропорционально отработанному времени. В «котел» же этот за месяц сумма немалая набегает.

— В среднем рублей по триста на брата, чистыми, — уточнил бригадир.

Заманчивый заработок, не правда ли? И охотников получить ежемесячно такую сумму найдется сколько угодно. Вот почему стать полноправным членом бригады дано не каждому, а лишь тому, кто готов больше давать в ее «котел» а не черпать из него.

Велик в этой бригаде и авторитет бригадира. И права, надо сказать, Цынову даны руководством автоколонны большие. К примеру, без ведома Михаила Семеновича ни начальник колонны, ни кто-либо другой в бригаду никого нового не примут, из бригады не переведут, в отпуск не отпустят.

Правда, сам Цынов считает, что авторитет свой в первую очередь нужно завоевывать все же самому. Никто его не заставлял, скажем, в 45 лет поступать в техникум. Никто его не обязывал «вести войну» с недобросовестными клиентами, учиться составлять на них акты за перепростои автомобилей и прицепов под разгрузкой. Сам себя заставил и других это делать научил. И экран соревнования водителей ежедневно заполнять, подсчитывать уйму показателей, теребить в связи с этим плановый отдел колонны и т. д. Тоже никто его не принуждал...

Словом, в этой бригаде настойчиво учатся работать творчески, сами четко и оперативно решают организационные вопросы, возникающие на местах. И, что еще важнее, в бригаде Цынова формируются добрые, поистине коммунистические отношения.

Н. ПОПИНАКО,
корреспондент газеты «Брянский рабочий»
Специально для «За рулем»

г. Брянск

соревнования

Год за полгода



После демобилизации из Советской Армии перед Сергеем Поповым не стоял вопрос, какую гражданскую профессию выбрать. «Пойду в шоферы», — это его давняя мечта.

Да, давняя... В 1944-м, — когда еще не было и восемнадцати, — попал он на Ленинградский фронт, в батальон прожектористов. И у Сергея, с его общительным характером, постоянным стремлением к узнаванию нового, очень скоро оказалось много друзей среди водителей. Они-то и преподавали ему первые уроки овладения автотехникой.

В автоколонну № 1101 Ленпромтранса он поступил уже зрелым водителем. Но авторитет среди товарищей завоевывается не только возрастом и стажем. Отношением к своей профессии и делами, умением увлечь окружающих интересной идеей. Попов попал в группу шоферов, занятых перевозкой книг в контейнерах — с железнодорожной станции на базы, в библиотеки, магазины. И уже с первых поездок Сергей Андреевич обратил внимание, что слишком много времени теряют водители в ожидании загрузки и разгрузки.

— Не по душе мне такая работа, — признался он как-то своим товарищам. — Ведь получается, что большую часть времени на линии мы попросту бьем баклуши. Неужели нельзя что-то придумать?

— А что придумаешь, — говорили ему, — если погрузочных площадей не хватает, если грузчиков недостает... Тут уж, брат, привыкай.

— А я не хочу привыкать, — возразил Сергей Андреевич. — Ведь что-то в нашем деле не доработано, не додумано. Вот смотрите: мы ставим полуприцеп с контейнерами под погрузку. И ждем. А за это время можно было бы рейс сделать. Так пусть они грузят, мы же — отцепимся и в путь-дорогу. За другой пустой площадкой. А вернемся — груженую возьмем.

Сергей Андреевич сам сделал расчет всех операций и поделился своей идеей с руководством автопредприятия.

— Что ж, — сказали ему, — вам, товарищ Попов, и карты в руки. Создавайте бригаду и действуйте.

Так, впервые в Ленинграде родился метод перевозок грузов в большегабаритных автопоездах с помощью оборотных полуприцепов. Сначала четырьмя тягачами, а затем уж и двумя бригада Попова доставляла грузы со станции Ленинград-товарный-Витебский на ленинградскую базу «Союзкнига», выполняя при этом задание, с которым раньше справлялось восемь машин. Были полностью исключены непроизводительные простои при загрузке и разгрузке. Коэффициент использования пробега — самый высокий в системе Главленавтотранса.

...Семьсот километров разделяют Ленинград и Москву. И не часто встречаются они, два бригадира шоферов — ленинградец С. А. Попов из автоколонны № 1101 и москвич Е. П. Федюнин из 29-го автокомбината Мосстройтранса. Но, тем не менее, можно смело сказать: связывает сегодня этих людей большая рабочая дружба.

Началась она около трех лет назад, когда Сергей Андреевич Попов, будучи в столице, встретился с Евгением Петровичем Федюниным, бригада которого первой в стране стала работать по подрядному методу. Осуществляя перевозки панелей для строящихся домов, этот коллектив заключил договор-подряд с заводом железобетонных изделий. Подрядный договор четко определил права и обязанности сторон. Он предусматривал, что бригада водителей перевозит на строительные площадки в полном объеме все панели определенной номенклатуры, выпускаемые заводом. Она стала отвечать и за расписанную до минут подачу автомобилей, за сохранность грузов. В свою очередь, предприятие обязалось обеспечить бесперебойную отгрузку продукции, не допускать простоя машин, содержать подъездные пути и погрузочные площадки в идеальном состоянии. Строители стали прямо «с колес» вести монтаж жилых домов.

Обо всем этом и поведал ленинградскому коллеге Е. П. Федюнин. В свою очередь, С. А. Попов поделился со знаменитым водителем опытом своей работы.

— Теперь же, — сказал в заключение Попов, — мы собираемся расширить свой эксперимент — применить «метод челнока» и при доставке грузов другим организациям. А чтобы повысилась наша взаимная ответственность за работу транспортного «конвейера», чтобы добиться еще большей эффективности труда водителей — намерены по вашему, Евгений Петрович, примеру освоить подрядный метод работы.

Тогда, в Москве, передовые бригадиры договорились о том, что будут соревноваться. Несколько позже они обменялись социалистическими обязательствами.

Так же как и Федюнин, Попов с товарищами перешли на подрядный метод.

Водители заключили договоры со станцией Ленинград-товарный-Витебский, базой «Союзкнига» и объединением Ленмашснабсбыт. К декабрю 1975 года бригада Попова выполнила три годовых задания, а сам бригадир перевез к тому времени грузов вдвое больше, чем планировалось на пятилетие.

Крепкая творческая дружба связала ленинградцев и москвичей. Между ними постоянно ведется переписка, случаются встречи. Одна запомнилась на всю жизнь. Это встреча во время работы XXV съезда КПСС, делегатами которого были Е. П. Федюнин и С. А. Попов.

Тогда договорились они, что будут продолжать соревнование и дальше.

За трудовые успехи, достигнутые в девятой пятилетке, С. А. Попов был удостоен высокого звания Героя Социалистического Труда. Успешно работает его бригада и в десятой. Годовое задание она взялась выполнить ко Дню работников автомобильного транспорта и близка к этой цели. А еще раньше, в конце июня, товарищи поздравили бригадира с его личным успехом: Сергей Андреевич завершил план первого года пятилетки. Менее чем за шесть месяцев он перевез дополнительно 4100 тонн грузов. Какие резервы использует бригадир? Вот что он рассказал:

— С моим напарником Виктором Кузьминым стараемся максимально уплотнить рабочий день. Счет идет буквально на минуты. Осуществили мы и давнюю мечту: модернизировали свои полуприцепы, увеличив их грузоподъемность. Теперь, например, вместо 32 перевозим в автопоезде до 40 тонн грузов...

Постоянный творческий поиск, стремление сегодня сделать больше и лучше, чем вчера, — вот чем отличается Герой Социалистического Труда С. А. Попов. И можно сказать с уверенностью: у Сергея Андреевича и его товарищей впереди еще много хороших дел.

В. ЮРАСОВ

Фото М. Шарапова

г. Ленинград



Десятки тракторов, комбайнов, грузовых автомобилей выходят на колхозные поля.

У Володи Шевченко биография короткая: окончил автошколу ДОСААФ, отслужил в армии и вернулся в родной колхоз.



Колхоз сам строит дороги с твердым покрытием.



В центре села — современная станция технического обслуживания автомобилей членов артели.



Колхоз «Правда»: сто пятьдесят тысяч лошадиных сил

В августовском номере нашего журнала за этот год (стр. 5) выступал секретарь парткома колхоза «Правда» Городищенского района Черкасской области Владимир Назарович Нестеренко. Мы решили дополнить его рассказ снимками, сделанными фотокорреспондентом С. Ветровым.







Самый популярный вид транспорта — мотоциклы.

Школьница Таня Биленко — победительница соревнований юных пахарей.

От села к селу проложены автобусные маршруты.

Для бригадира овощеводческой бригады Петра Мошенского личный автомобиль — это, действительно, не роскошь, а средство передвижения. Целыми днями колесит он на своем «Москвиче» по полям бригады.

КРАСНОЗНАМЕННОЕ

Фотографии, свидетельства, документы

Председатель Федерации автомобильного спорта СССР, ректор Московского автомобильно-дорожного института, заслуженный деятель науки и техники РСФСР, доктор технических наук, профессор Леонид Леонидович АФАНАСЬЕВ



Взглянув на эти снимки, сразу поймешь: речь пойдет о советском автомобильном спорте. Редакция попросила меня прокомментировать и архивные и сделанные сравнительно недавно фотографии (в прошлых номерах это делали два автора).

За плечами советского автомотоспорта уже более чем полувековая история, а самые яркие его страницы приходятся на то время, когда руководство всеми техническими видами спорта возглавило оборонное Общество — с конца пятидесятых годов..

Вот уже много лет я связан с автомобильными соревнованиями, на моих глазах они множились, усложнялись, обретали техническую базу и приобрели огромную армию поклонников.

Юность советского автоспорта была трудной и романтичной. Еще до той поры, когда наши заводы начали выпуск отечественных машин, в стране проводились дальние пробеги на имевшихся тогда автомобилях. В середине тридцатых годов характер их изменился: появилась возможность использовать советскую технику. В тех же дальних пробегах, например знаменитом Каракумском и многих других, преобладающими стали испытания новых машин. Однако и скоростные гонки по «шоссейным» дорогам занимали видное место. Особенно знаменитой была гонка на трассе Москва—Ленинград. В это же время возникают состязания на экономию горючего, проводившиеся на длинных дистанциях.

В середине тридцатых годов автомотоспортом занимались в добровольных спортивных обществах — «Спартаке», «Динамо», «Старте», «Зените», ЦДКА. Во многих городах появились автомотоклубы, в том числе и Центральный в Москве. Важно подчеркнуть, что в то время автомотоспорт носил ярко выраженную оборонно-прикладную направленность. В авто- и мотокроссах, различных пробегах, военизированных соревнованиях моторизованных колонн участники должны были не только показывать умение управлять техникой, но и преодолевать в противогазах условно зараженные участки, вывозить «раненых», выполнять стрельбу и гранатометание. Не случайно главными арбитрами многих всесоюзных стартов были Герои Советского Союза летчики А. Ляпидевский и В. Чкалов. Кстати, эта традиция сохранилась и в первые послевоенные годы, когда в роли судей выступали видные военачальники — маршалы И. Баграмян, С. Богданов, П. Ротмистров, П. Рыбалко и другие.

Автоспорт связывают прежде всего со скоростью. И понятно, что в клубах стали строить спортивные автомобили. Приоритет здесь принадлежал ленинградцам. Характерно, что в эту работу сразу же включились наши заводы. В Москве и Горьком создали ЗИС-спорт и ГЛ—1 (его вы видите на снимке). В 1938 году гоночный ГЛ—1 конструкции Е. Агитова показал на километровой дистанции с хода скорость 143 км/час, а в 1940-м уже на модернизированном автомобиле (6 цилиндров, 90 л. с., вес 1100 кг) А. Николаев достиг скорости 162 км/час.

Несмотря на трудности, связанные с недостатком техники, уже в предвоенные годы были заложены основы многих видов автомобильных соревнований, автоспорт привлек к себе внимание широких кругов спортивной общественности. И самое главное — с первых шагов был поставлен на службу обороноспособности нашего государства, на службу народного хозяйства. В годы Великой Отечественной войны спортсмены-автомобилисты и мотоциклисты героически сражались с врагом.

Через год после окончания войны, в мае 1946 года, в Москве состоялись первые соревнования на экономию горючего. Вскоре талантливый гонщик и конструктор А. Пельтцер опробовал свою «Звезду—1» — первый автомобиль, построенный для рекордных заездов. С переделанным мотоциклетным двигателем 350 см^3 эта машина на километровой дистанции с хода показала среднюю скорость 139,643 км/час, а затем превысила абсолютный всесоюзный рекорд скорости. Гоночные автомобили были созданы и на московском заводе малолитражных автомобилей.

В первые послевоенные годы утвердились как массовые соревнования по фигурному вождению. До сих пор помню, какой огромный интерес вызывали они у водителей столицы. На Болотной площади в Москве, где обычно проходили эти соревнования, собиралось множество шоферов-профессионалов из всех автохозяйств города. Новый размах получили состязания на экономию горючего, в частности водителей автопоездов, а линейные шоссейные гонки стали заметным явлением в спортивной жизни страны. Дистанция, как правило, составляла несколько сот километров, и в каждый экипаж входили два челове-

ка — водитель и механик. Первенство СССР по линейным гонкам со временем переросло в популярный ныне чемпионат по «кольцу». Большое развитие получили также автокроссы, проводившиеся и на грузовых и на легковых машинах. Трассы здесь отличались большой протяженностью и сложностью.

Широкое поле для технического творчества, конструирования и экспериментов было открыто в области рекордных заездов. Знаменитая соляная трасса «Баскунчак» стала в начале шестидесятых годов кузницей всесоюзных и международных рекордов скорости. Их авторами были такие энтузиасты, как заслуженные мастера спорта Э. Лорент, В. Никитин, И. Тихомиров, создавшие интересные конструкции автомобилей «Звезда», «Пионер», ХАДИ, «Харьков» и другие.

Но еще раньше произошли очень важные в истории нашего автоспорта события, которые коренным образом повлияли на его дальнейшее развитие. Вот основные из них: 1955-й — проведены первые авторалли (через три года состоялись чемпионат страны в этом виде спорта и первое международное выступление на ралли «Тысяча озер» в Финляндии); 1956-й — Центральный автомотоклуб СССР принят в члены Международной автомобильной федерации (ФИА); тот же 1956-й — в Минске на кольцевой трассе проведено первенство СССР (эпизод гонок представлен на снимке).

Автоспорт занял важное место в многогранной деятельности ДОСААФ по подготовке молодежи к службе в армии и к высокопроизводительному труду в народном хозяйстве. Спортивные автомобильные секции появились во многих первичных организациях Общества, автомотоклубах и спорттехклубах, на автозаводах и автопредприятиях. Началось строительство специальных гоночных трасс и автодромов.

Автоспорт развивается вширь и вглубь. В спортивном календаре утвердились новые соревнования — картинг, автомногоборье, гонки по ипподрому, зимние ралли, соревнования на автомобилях «багги». Значительно изменились и приняли современный характер кроссы, кольцевые гонки — они стали проводиться на более коротких трассах, удобных для зрителей.

Советский автоспорт быстро вышел на международную арену. Первыми это сделали раллисты, «кольцевики», а затем картингисты. Участие наших гонщиков в крупнейших соревнованиях за рубежом стало возможным благодаря большому вниманию к спорту со стороны автозаводов. На АЗЛК, ГАЗе, волжском и ижевском автозаводах были подготовлены на базе серийных автомобили для ралли и кольцевых гонок. Такую же работу развернули многие клубы ДОСААФ и спортивные общества «Труд», «Спартак», «Калев», «Даугава», «Жальгирис», «Йыуд», многие министерства автомобильного транспорта союзных республик и другие. У всех в памяти успешные выступления советских гонщиков в ралли-марафонах «Лондон—Сидней» и «Лондон—Мехико», «Сафари», «Акрополь», в «Турах Европы» и других крупнейших соревнованиях. Они продемонстрировали не только надежность отечественных автомобилей, но и высокое мастерство наших спортсменов. А главный акцент в международных связях советские раллисты, картингисты и «кольцевики» делают на совместные выступления со своими друзьями из социалистических стран. Начало этим выступлениям положило ралли под девизом «За мир и дружбу» в 1960 году.

Вот уже много лет, как ежегодно разыгрываются традиционные Кубки дружбы по авторалли, кольцевым гонкам и картингу, этапы которых проходят в СССР, Польше, Чехословакии, ГДР, Румынии, Венгрии и Болгарии.

Современный советский автоспорт — это многие сотни спортивных клубов ДОСААФ, ДСО, ведомств, Дворцов пионеров и других организаций. Это крупные спорткомбинаты с кольцевыми и картинговыми трассами в Киеве и Риге, кольцевые трассы в Таллине, Минске, Ленинграде и Каунасе. Это специальные гоночные машины «Эстония» и карты таллинского опытного авторемонтного завода, карты и багги, выпускаемые ленинградским объединением «Патриот». Это десятки тысяч ежегодных состязаний по различным видам автомобильного спорта, в которых принимают участие более миллиона спортсменов. Только всесоюзный календарь (не считая республиканских и областных) включает в себя десятки чемпионатов страны и традиционных соревнований с открытыми стартами. Это «Руденс», «Медведь», «Золотое кольцо», «Урал», «Саянское кольцо», «Восток», «Зори Кубани», «Москвич», «Такси», «Донбасс», «Славутич», «Белые ночи» и многие, многие другие для раллистов, «кольцевиков», картингистов. Огромный размах получил у нас юношеский автоспорт — массовые соревнования на призы «За рулем», картингклуб «Пионерской правды». Вот уже пятнадцать лет различные виды автосоревнований неизменно включаются в программу всесоюзных спартакиад.

Да, неузнаваемо изменился за последние годы советский автоспорт. Разнообразный по характеру и сложности, он теперь рассчитан на людей всех возрастов и профессий. Потому так любят его в нашей стране.



На этих страницах — фотографии В. Довгялло (из личного архива) и Ю. Венделина (АПН)

В ДОРОГУ ПОЗВАЛА

Автоэкспедиция журнала «За рулем»

Первый путевой очерк

Эти фотографии сделаны на автодроме брестской технической школы ДОСААФ.
Фото В. Князева

Шоссе Москва—Минск—Брест. Тыс ча пятьдесят четыре километра просто ного асфальта. Десятки раз изъезже ная трасса. И все-таки каждый раз, ко да вновь видишь гордо застывшую постаменте непокоренную Зою, читаеш такие знакомые со школьной парты н звания: Бородино, Можайск, Смоленск невольно мыслями обращаешься к н шей истории.

Впрочем, сегодня этот исторически настрой особенно оправдан, потому ч нас в дорогу тоже позвала история. П лувековая история добровольного п триотического Общества, Осоавиахима ДОСААФ.







ИСТОРИЯ

Идею автоэкспедиции подсказали нам старые подшивки журнала «За рулем». Листая их, мы из номера в номер встречали рубрики, которые напомнили о незабываемых делах нашей патриотической организации: «Оборонные подарки матери-Родине», «Шестиколесные машины — Красной Армии!», «Молодежь — на автомобиль и мотоцикл!». Мы стали выписывать названия городов и поселков, первичных организаций Осоавиахима, автошкол, о которых писал журнал в довоенные годы. И на карту лег маршрут пробега.

Первой точкой на этом маршруте стал Минск...





Ю. Г. Оксенкруг. Фото 1976 года.

ОБОРОННЫЕ ПОДАРКИ МАТЕРИ-РОДИНЕ

Кружки мотоциклистов

Молодежь завода имени Кирова в Минске готовит оборонные подарки великой матери-родине. На заводе организован ряд оборонных кружков. Мотокружок подготовил 12 мотоциклистов. 9 из них уже имеют право самостоятельного вождения мотоцикла. Среди них — выдвиженец — технолог Оксенкруг, слесаря — стахановцы Канторович, Кузнецов, Шмуйлович.

Комсомолец Оксенкруг в ближайшее время получит звание инструктора по мотоделу.

Сейчас организован новый мотокружок, которым руководит тов. Афанасьев. В нем занимается около 15 человек.

Мотоциклист.

Готовимся стать мотоциклистами-разведчиками

...час в Ивановском текстильном ...туто работают два кружка мо...стов. В кружках учатся 49 ... Мы обсудили письмо Ге... Союза, обратившихся ... готовить обо...

Трудно, почти невозможно было надеяться, что в Минске удастся найти кого-то из тех, кто назван в заметке, — ведь прошло 37 лет. И каких лет! Да и существует ли сейчас в столице Белоруссии этот завод? А если существует, то помнят ли люди о событиях сорокалетней давности?.. Об этом думал каждый из нас, когда подъезжали к городу Минску.

Первая встреча состоялась в республиканском Доме обороны. Заведующий кабинетом агитации и пропаганды Александр Петрович Лепшей, прочитав заметку, тут же взялся за телефон. Не прошло и десяти минут, как он сообщил:

— Нужно ехать на завод. Товарищи нас ждут. Председателя первичной организации ДОСААФ Ивана Иосифовича Пилецкого, к сожалению, сейчас нет, но там есть члены комитета. И, самое главное, один из тех, кто упомянут в заметке, до сих пор на заводе, с ним можно встретиться!

Ехали мы недолго, хотя нам казалось, что время тянется страшно медленно. Когда прибыли и поставили машину у просторного административного здания, нас встретил сам Пилецкий — его успели разыскать. Мы предоставим ему слово чуть позже. А сейчас свидетельство человека, с которым мы встретились вечером того же дня, — Юрия Георгиевича Оксенкруга — одного из тех людей, кто назван в публикации журнала за 1939 год.

Из рассказа Юрия Георгиевича Оксенкруга

...Вот вы сказали — завод старый. Конечно, старый! По возрасту, я имею в виду. Когда-то он назывался кошарским. И, между прочим, с хорошими традициями завод. Когда 28 июня 1905 года в Минске была большая забастовка, то рабочие нашего завода принимали в ней самое активное участие! Что делал тогда завод? Главным образом сельскохозяйственный инвентарь. А с 20-го года — уже камнедробилки, оборудование для мельниц. Даже занимался ремонтом трофейных автомобилей. Кстати, после революции он до 1934 года назывался чугунолитейным машиностроительным заводом «Коммунар». После гибели товарища Кирова по просьбе рабочих получил свое нынешнее наименование — станкостроительный завод им. Кирова.

В минувшую войну эвакуировать его не успели — фашисты разбомбили все до основания на третий день. А как только их выгнали — тут же стали завод восстанавливать. Я помню точно: 5 июля 1944 года начали работать. А 16 апреля 1945 года литейный цех дал первую плавку. Еще через год выпустили первый станок...

Вспомнить 39-й год? Попробую. Для Минска тогда завод был примерно тем же, что сейчас МАЗ. Работало человек 400 — это по тем временам много. Я пришел на завод в 30-м году. Интерес к технике, тяга к ней у нас, молодых, были огромные. Когда организовали осоавиахимовские мотоциклетные курсы, я записался одним из первых. Получил «права» Хотите, покажу?.. Вот, смотрите: протокол № 290 от 10.5.1938 г., удостоверение № 13187. В марте 1939 года стал инструктором по мотоделу, обучал других. Мотоциклы были отечественные «Красный Октябрь» и ИЖ—8. На них учились, на них и в пробеги ездили... Как это, в какие? В большие пробеги! В том же 1938 году мы целой командой, 13 мотоциклистов, совершили военизированный пробег Минск—Москва. Это по теперешним временам вы утром выехали из Москвы, а вечером сидите и со мной разговариваете. А тогда дороги были другими: булыжник да проселок. И ехали от деревни к деревне. Да еще каждый день по часу — по два в противогазах! Одним словом, готовились воевать, защищать Родину.

Из рассказа Ивана Иосифовича Пилецкого

Завод наш выпускает уникальные протяжные и отрезные станки. Можно сказать, мы монополисты — никто кроме нас в стране их не делает. Поставляем свою продукцию ни много ни мало в 46 стран мира. Как председатель комитета ДОСААФ скажу, что коллектив нашей первичной организации хороший, крепкий. 2012 человек! Дела и заботы, наверно, такие же, как в любой первичной организации. Членские взносы, билеты лотереи — тут все в порядке, все по плану. Секции свое дело делают. Ведущая у нас — стрелковая. Она и в городе и в области задает тон. На втором месте — водно-моторная. Есть и катера свои, и моторы, и водные лыжи. Ну и, конечно, обучаем водителей. В этом году уже выпустили 45 автомобилистов, 26 мотоциклистов. А до конца года получат «права» еще 50 человек.

Тут нам здорово завод помогает. В семьдесят пятом выделили на обновление материально-технической базы 9 тысяч рублей! Когда не было у нас своей учебной машины — завод и автомобиль выделял для курсов. Так что эстафету осоавиахимовских дел стараемся нести достойно...

...Попрощавшись с Минском, мы двинулись к следующему пункту маршрута — Бресту. Над пустынной утренней дорогой, не успевшей остыть за короткую летнюю ночь, роилась мошкара, и ласточки выделывали фигуры высшего пилотажа перед самым носом машины. По старой памяти знали, что в этих местах было много аистов, и мы все старались не пропустить первой встречи с этой красивой большой птицей. Но аистов не было. По обе стороны дороги четко виднелись каналы, на месте осушенных болот сочно зеленели луга и поля...



М. К. Степанюк. Фото 1945 года.

...оронных ...

При школе работает кружок ... циклистов. Среди учащихся про... дится социалистическое соревнова... ние за сдачу норм на оборонны... значки.

И. Горбунов

Кузбасс, г. Кемерово.

БРЕСТСКИЙ АВТО-МОТОКЛУБ

Состоялся первый выпуск курсантов мотоциклистов в Брестском областном авто-мотоклубе. Испытания сдали 16 человек. Среди них — молодые крестьяне тт. Дольбак, Панасюк, Синюк, железнодорожники тт. Фарбман, Лихтенштейн и др. Готовится выпуск еще одной группы мотоциклистов.

В АВТОШКОЛАХ ОСОАВИАХИМА

❖ Пензенская автошкола Осоав... хима подготовила 18 водителе... мобилей. Сейчас обучают... ппы. Одна из них, на... 30 человек, ук...

Нет, на этот раз нам не удалось найти людей, названных в заметке. Но инструктор областного комитета ДОСААФ С. И. Миньковский — человек, знающий тут все и всех, много лет работавший директором автоучебного комбината — познакомил нас с Михаилом Константиновичем Степанюком.

Из рассказа Михаила Константиновича Степанюка

...Учился я в этом автомотоклубе. Только не в том выпуске, о каком написано в заметке, а в следующем, уже перед самой войной. Было тогда две группы — дневная и вечерняя, так я в вечерней был. Курс мы прошли весь. Даже экзамены сдали. А «права» получить не успели — война помешала. Помню ли кого-нибудь? А как же не помнить! Ездить на мотоцикле учили братья Комсюк, Андрей и Петро. Большие энтузиасты были и отличные мотоциклисты. Теорию преподавали Пашковский, Давыдков, Коротков. Вот имен их не помню. Еще женщина у нас преподавала — Елена Михайловна Давыдкова. Она, по-моему, и сейчас жива.

И технику помню. Было три мотоцикла: ТИЗ, НСУ и польский «Сокол». А шоферы учились на ГАЗ—АА. Я тогда работал в автореммастерских. Там и в комсомол вступил. Но билет не получил — опять же война помешала. Эвакуироваться не успел, ушел в партизаны, работал в подполье.

Когда Брест освободили, ушел и я в армию. Был автоматчиком-связистом. После освобождения Познани сел за руль машины, водил «Додж». Фильм «Встреча на Эльбе» видели? Так вот там мой «Додж» № 541 фигурирует. Да у меня и карточка есть, вечером дома покажу. Таскал я за своей машиной 76-миллиметровую пушку, с ней дошел до Берлина. На фронте же в 1944 году стал кандидатом в члены партии. А членом партии стал уже после демобилизации. Вернулся в Брест, работал сначала на кирпичном заводе — старшим шофером. Это что-то вроде механика. В 1949 году перешел в автошколу Минавтотранса Белоруссии и с тех пор все время тут. Вот и вся биография. Назвать своих учеников? О, то трудное дело! Я как-то прикидывал — около трех тысяч шоферов выучил за эти 27 лет. Но все-таки кое-кого можно и назвать. Тарима Николай — сейчас главный инженер автокомбината. Гончарук Николай и Володя Целта — сами инструкторы, работают в школе ДОСААФ. Кстати, там же учит ребят ездить и Тихон Павлович Вовк. Начинал у нас, а потом перешел в техшколу. Он сможет рассказать, как готовят сейчас водителей в ДОСААФ.

...Михаил Константинович сказал: «Вот и вся биография». Но мы хотели бы кое-что добавить к ней. Степанюк имеет 12 правительственных наград. Он удостоен Почетной грамоты Верховного Совета БССР за участие в подпольном движении. Его имя упоминалось в книге «О них молчали сводки», которую написал один из руководителей брестского подполья А. И. Боровский. Нам удалось прочесть ее. Там сказано, что подпольная группа М. К. Степанюка состояла из 12 человек — жителей деревень Гузни, Старые Задворцы и других. И рассказано, как эта группа ночью отвела воду из Днепро-Бугского канала и прервала судоходство по нему, а также о том, как Степанюк взорвал котельную в автомастерских и 49 немецких автомобилей, оказавшись на морозе, вышли из строя. Это страницы военной биографии. Но в мирное время Михаил Константинович живет так же ярко, трудится самоотверженно. По итогам восьмой пятилетки награжден орденом «Знак Почета». И продолжает работать. Наше добровольное Общество может гордиться тем, что из его рядов вышли такие патриоты...

Из рассказа Тихона Павловича Вовка

...Верно сказал Михаил — начинал-то я учить ребят в автоучебном комбинате году, пожалуй, в пятидесятом. А в автомотоклуб ДОСААФ перешел в пятьдесят восьмом. Только вряд ли этот год в полном смысле слова можно считать началом. До этого еще война была — я тогда служил командиром роты под-
воза боеприпасов и тоже, конечно, учи
солдат... Начало войны встретил ту
стояли мы километрах в пятидесяти се-
вернее Бреста. Отступал до самой Мо-
сквы. Потом наступал. Был семь раз ра-
нен. Уволился в запас в сорок шесто
и вернулся в Брест. Это так, конечно
телеграфно. Если подробно рассказат
много времени потребуется. Так вот: ав-
томотоклуб помещался на улице Куй-
бышева, в бывшем бомбоубежище. По-
том — на Буденного, на углу. После —
на Маяковского. Одно время в крепо-
сти располагались. На моей памяти эт
восьмое наше место. С каждым годо
все лучше устраиваемся. Вот уже, ка
жется, совсем неплохо — капитально
здание Дома технической учебы, благо
устроенное. Но по нынешним требова-
ниям нам и этого мало. Нужно имет
«собственный дом». Сейчас неподалек
от автодрома строим здание техниче-
ской школы. Вот-вот переедем — тогд
посмотрите, как оснастимся.

Планы большие. Хотим после переез-
да в новое помещение оборудовать
старом здании общежитие. У нас вед
ребята разные учатся, со всей област
Представляете, что значит расселит
150 человек по частным квартирам —
проблема! А общежитие ее снимает.
ребятам удобнее, и нам—всегда можн
встретиться, поговорить, что-то орга-
низовать коллективное. Мы, конечно,
сейчас это делаем: два раза в месяц —
кинолекторий; каждый поток проход
«урок мужества» в крепости. А еще те-
матические вечера, встречи с интерес-
ными людьми, посещение драмтеатр
концертов. Всего и не назовешь. Ну,
с общежитием станет еще проще.

От себя можем добавить: в техниче-
ской школе делается действительн
немало для обучения и воспитания бу-
дущих водителей. Мы просмотрели не-
сколько «боевых листков», выпущенн
в одной только 22-й группе в этом го-
ду. Вот о чем они сообщали.

Листок № 8. 25 апреля проводил
мотокросс городов-героев. Активно
участие в обеспечении его принял
курсанты Пуховский, Лицинский, Сипли-
вый, Третьяк.

Листок № 10. 12 мая бежали крос
на 1 км. Сдали нормы на значок ГТ
курсанты В. Кузьмич, В. Лицкевич, А. К
ретко...

Таких сообщений можно было бы при-
вести еще много — листки выходят ре-
гулярно, и в каждом — что-то свое, ин-
тересное, сиюминутное.

Хорошо идут в школе учебные дел
По итогам соцсоревнования школа в 197
году названа образцовой и награжде
переходящим Красным знаменем Ц
ДОСААФ Белоруссии.

О брестской школе можно рассказы-
вать долго. Нам демонстрировали со-
временное оборудование учебных кла-
сов, знакомили с преподавателями
курсантами, показывали автомобили, в
зили на автодром. Не хотелось, покида
школу, но график движения автоэксп-
диции все настоятельнее звал нас в д
рогу. Знакомство с автодромом шло уж
за счет времени, отведенного на движ
ние. И прямо с отличного во всех отн
шениях автодрома, попрощавшись с г
степриимными хозяевами, мы взяли ку
на следующий город — Винницу.

Бригада «За рулем
Б. ДЕМЧЕНКО, П. ГАЛАБУРД
В. КНЯЗ

Москва — Минск — Брест



ЗЕЛЕНАЯ ВОЛНА

Страницы 15—21

Истины ради

Летним утром на одной из московских улиц случилось то, что официальным языком именуется дорожно-транспортным происшествием. Обстоятельства его можно отнести к разряду типичных: перед водителем «Жигулей» из-за движущегося впереди, справа в первом ряду грузового автомобиля выбежал мальчик. Взвизгнули тормоза, и легковая машина оставила на мокром от недавно прошедшего дождя асфальте четкие следы «юза» — каждый длиной 24 метра. Но маленький пешеход оказался ближе... От удара мальчик отлетел в сторону, получив тяжелое ранение. Врачи нашли у него перелом левого бедра.

В соответствии с законом было возбуждено уголовное дело. Следователь оказался в трудном положении: уже допрошено немало людей, а картина во многом остается неясной, противоречивой. Одни из свидетелей, наблюдавшие за происшедшим с тротуара, рассказывали, что автомобиль несся с огромной скоростью. Они, мол, удивлены, каким образом удалось все же приостановить машину и сохранить мальчику жизнь. Из показаний других следовало, будто водитель мог увидеть мальчика значительно раньше и начать тормозить на расстоянии, превышающем длину «юза». По их мнению, у него была полная возможность остановить автомобиль своевременно. Двигавшийся справа водитель грузовика, с немалым стажем работы, считал, что действия мальчика трудно было предугадать, ибо вначале тот медленно шел от дома к краю тротуара, а затем буквально кинулся перебегать дорогу перед грузовиком. Пассажиры «Жигулей», в свою очередь, утверждали, что их водитель стал тормозить без промедления с того самого момента, как мальчик появился в поле их зрения. Где истина?

Дорожно-транспортные происшествия быстротечны, занимают мгновения, доли секунды. Участники события, случайно оказавшиеся неподалеку прохожие не всё способны подметить, запомнить. Как бы ни старался свидетель, ему трудно воспроизвести обстановку происшедшего с абсолютной точностью: на что-то он не обратил внимания, чего-то не увидел, не понял, а пробелы, увы, нередко пытаются восполнить собственной фантазией, догадками. При некоторых дорожных происшествиях и свидетелей не бывает. А следователю и суду нужна объективная и точная картина. И здесь им на помощь приходят эксперты.

Уголовно-процессуальное законодательство предусматривает назначение экспертизы, когда при расследовании, судебном рассмотрении дела необходимо применить специальные познания в науке, технике, искусстве и ремесле. Всем известны такие экспертизы, как судебно-медицинская, судебно-психиатрическая, криминалистическая. Сложность механизма дорожно-транспортных происшествий вызвала к жизни и судебно-автотехническую экспертизу. Основную массу таких экспертиз у нас проводят научно-исследовательские институты и лаборатории судебных экспертиз Министерства юстиции СССР, которые действуют во всех союзных республиках, во многих областных и краевых центрах РСФСР. Наиболее сложные (повторные) экспертные исследования выполняет Всесоюзный научно-исследовательский институт судебных экспертиз.

Какие же вопросы приходится решать экспертам-автотехникам? Чаще всего они должны определить механизм и условия дорожно-транспортного происшествия, техническое состояние транспортных средств до и после аварии, установить, правильно ли действовали участники происшествия и какие обстоятельства способствовали его возникновению. Естественно, что такие вопросы может решать человек, обладающий специальными познаниями. Например, влияние неисправностей на работоспособность транспортного средства, техническую возможность предотвращения аварии способен определить лишь инженер-автомобилист. А, скажем, выяснение причин и времени поломок потерпевшей аварию машины требует подчас химико-металлографических анализов.

Знакомясь с обстановкой на месте события, эксперт рассчитывает траектории движения машин до и после происшествия, определяет условия видимости и обзорности с учетом обстоятельств конкретной дорожной ситуации. Наиболее сложными аналитическими и математическими методами и расчетами он пользуется, исследуя механизм происшествия и отдельных его элементов (скорости движения транспортных средств, тормозного и остановочного пути, взаимного расположения автомобилей и пешеходов), определяя момент, когда у водителя еще была техническая возможность торможением предотвратить происшествие и т. д. В последнее время для решения некоторых задач применяются даже электронно-вычислительные и аналоговые машины.

В приведенном здесь примере следователь также обратился за помощью к экспертам-автотехникам. И закономерно: надо было установить скорость движения «Жигулей» по длине «юза» и определить обзорность с места водителя в условиях, предшествовавших дорожно-транспортному происшествию, иными словами, установить, мог ли он заранее обнаружить препятствие.

В результате тщательного исследования с математическими расчетами и инженерными построениями эксперты пришли к выводу: скорость «Жигулей» составляла 50 км/час, что не противоречит правилам движения в населенных пунктах. Водитель среагировал на пешехода в момент появления его в поле зрения— на расстоянии около 36 метров. Эксперты доказали, что из-за грузового автомобиля, двигавшегося справа, увидеть направлявшегося к проезжей части мальчика раньше было невозможно. Заключение экспертизы помогло следователю принять правильное решение.

Некоторые водители и работники автопредприятий считают, что без экспертизы уголовное дело об аварии вообще нельзя рассматривать. Это неверно. Экспертиза не нужна и не может назначаться, если для решения дела не требуется специальных научно-технических познаний. Скажем, вопрос, можно ли переходить улицу на красный сигнал светофора, ясен и без экспертизы. По существу бессмыслен, хотя и требует расчета, вопрос о том, случилась бы авария, если скорость движения была бы другой. Дорожно-транспортные происшествия, как и всякие динамичные процессы, протекают во времени и пространстве, и пути участников движения могут пересечься, конечно, лишь при определенных скоростях.

Закон требует, чтобы вопросы к эксперту не выходили за пределы его компетенции, соответствовали уровню его специальных научно-технических познаний. Экспертиза не должна решать вопросы юридического характера — кто виноват, в какой степени и т. п. Это обязанность следственных органов и суда. Экспертиза лишь дополняет, углубляет расследование, она одно из его звеньев, и ее заключения не принимаются на веру, а должны оцениваться наравне с другими доказательствами по делу.

Увы, сталкиваемся мы еще и с некомпетентностью, особенно когда дело поручают не профессиональным экспертам, а просто специалистам-автотранспортникам. Они, конечно, хорошо знакомы с автомобильной техникой и обстоятельствами дорожных происшествий, однако не знают ни уголовно-процессуального законодательства, ни методов судебно-автотехнической экспертизы. Разрешение на производство экспертиз должно выдаваться только окончившим специальные курсы.

Эксперты-автотехники проводят и большую профилактическую работу. В процессе исследования они зачастую устанавливают обстоятельства, которые способствовали или могли способствовать совершению происшествия: неисправности транспортных средств, неудовлетворительное состояние проезжей части дороги, недостатки в организации движения и т. п. Об этих фактах они сообщают следователю, суду, прокурору, работникам, ответственным за эксплуатацию и безопасность движения транспорта, а в необходимых случаях предлагают свое решение вопроса.

В то же время специалисты экспертных учреждений разрабатывают новые, более совершенные методы исследования механизма дорожно-транспортного происшествия, повышения научного уровня экспертиз и их качества. Все это вносит существенный вклад в дело борьбы с правонарушениями на дорогах и улицах.

А. ШЛЯХОВ,
директор ВНИИ судебных экспертиз,
доктор юридических наук

Ночью, как днем

Известно, что в темное время суток управлять автомобилем значительно сложнее. По разным причинам, устранить которые порой и не в нашей власти. Днем водитель все видит ясно и издалека, а потому и в состоянии прогнозировать, как будет развиваться та или иная ситуация. В темноте же его поле зрения и дальность видимости существенно уменьшаются, снижается контрастность объектов, а все это значительно ухудшает восприятие дорожной обстановки. От этого никуда не уйдешь. Поэтому, говоря «ночью, как днем», я вовсе не хочу представить дело так, будто можно создать одинаковые условия для движения в любое время суток. Мне просто кажется полезным поговорить о том, как, учитывая эти особенности, сложности ночной езды, можно оградить себя от многих неприятностей.

Почти все ночные аварии происходят из-за того, что в условиях недостаточной видимости и обзорности водитель осознает опасность слишком поздно, когда уже почти ничего нельзя сделать, чтобы предотвратить беду. Стало быть, прежде всего, надо учиться предвидеть возможное развитие ситуации даже при той скудной информации об обстановке движения, которая характерна для ночной езды.

Для этого надо умело использовать свет и собственных фар, и встречных автомобилей. В нем до сближения машин хорошо просматривается не только проезжая часть, но и придорожная полоса. Будьте внимательны — и любое препятствие можно заметить издалека, а значит, своевременно принять необходимые меры. Чтобы и ближний свет встречных автомобилей вас не слепил, пристально вглядываясь в дорогу, смотрите не на фары машин, а чуть вбок, на правую сторону. Замечу попутно, что у нас, водителей, вообще иногда создается ложное ощущение слепящего действия фар. На самом же деле видимость ухудшилась потому, что лобовое стекло машины от грязи потеряло прозрачность. Высохшая на стекле пленка пыли при свете встречных автомобилей снижает видимость почти вдвое. Такое может случиться и во время дождя, снегопада, если стекло замаслено. Тогда на нем образуется эмульсия, которая даже при ближнем свете идущих навстречу машин начинает ярко светиться, лишая водителя видимости. Ночью более чем когда бы то ни было надо следить, чтобы лобовое стекло было идеально чистым. Для устранения масляной эмульсии рекомендуется протирать его табаком, тогда и стеклоочиститель будет работать с максимальным эффектом. Наконец, слепящее действие фар исчезает где-то в 15—20 метрах от места встречного разъезда. Поэтому с такого расстояния можно снова переходить на дальний свет, что значительно улучшит видимость дороги в непосредственной близости от вас.

Но продолжим разговор о том, как поставить себе на службу свет встречных машин. Понаблюдайте, и вы увидите, что буквально все окрашенные, а тем более металлические предметы, особенно в дождливую погоду, в фарах встречных автомобилей выдают себя бликами света. И это всегда должно настораживать водителя, он должен снижать скорость, пока не выяснит, что там впереди.

Конечно, в темное время предметы на дороге видны неясно, а порой не видны совсем, пока не приблизишься к ним почти вплотную. Но, смею утверждать на собственном опыте, что внимательный водитель многие препятствия может распознать заблаговременно по целому ряду косвенных признаков. Скажем, увидеть издали стоящие без света автомобили или повозки почти невозможно. Но наблюдательный человек обнаружит их раньше, чем увидит. Он не оставит без внимания, например, тот факт, что приближающийся или попутный автомобиль впереди почему-то вильнул в сторону, вроде бы что-то объезжая, хотя препятствия и не видно. Он непременно снизит скорость, а осторожно приблизившись, нередко и в самом деле заметит стоящий автомобиль, повозку или подгулявших пешеходов.

Другой пример. При свете встречных машин водитель замечает, что на его полосе движения что-то мелькнуло отраженным светом. Всмотрелся: поблескивания эти, оказывается, ритмичны. Снизил скорость, на всякий случай приготовился к торможению. Через несколько мгновений все стало ясным — на дороге движется гужевая повозка, это мелькали подковы лошади. В другой раз по такому же мельканию педалей был обнаружен велосипедист.

Даже мелькание теней в свете встречных машин должно восприниматься как признак опасности: по-видимому, через дорогу или вдоль нее кто-то движется. Если поочередно пропадал свет задних фонарей идущего впереди автомобиля, это верный признак того, что кто-то переходит дорогу.

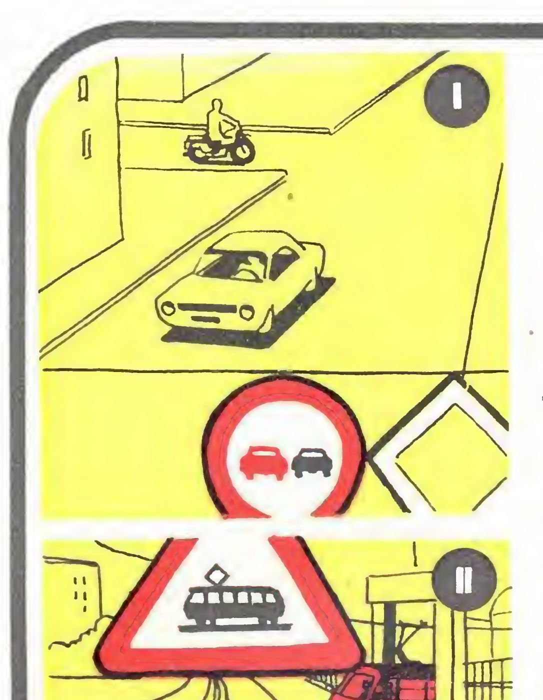
Все сказанное предполагает, конечно, что водитель здоров, бодр и трезв. Ведь иначе он просто не заметит все то, о чем мы ведем речь. При езде ночью, в неблагоприятных условиях его «системы» трудятся на пределе своих возможностей. Мы же сплошь и рядом сталкиваемся со случаями, когда водитель управляет автомобилем, если не в крайней, то достаточно опасной степени утомления, уповая на то, что ночью, мол, движение небольшое. Переоценивая свои силы, такой водитель нередко засыпает на ходу и становится виновником тяжелейших аварий. Поэтому, мне кажется, первая заповедь должна быть такой: если уж вести машину ночью, то только свежему водителю, полному сил, не измотанному предыдущей сменой или дальней поездкой. Стало быть, администрация автотранспортных предприятий и сами водители должны соблюдать правильный режим труда и отдыха. Уставшему человеку трудности ночной езды просто не по плечу. И питание имеет здесь немаловажное значение. Обильная еда перед выездом ли, в пути ли вызывает сонливость, снижает работоспособность. В то же время пища водителя должна быть достаточно калорийной, легко усвояемой и, главное, богатой витаминами. Установлено, что при недостатке их значительно снижается острота сумеречного зрения, устойчивость против ослепления, нарушается работа вестибулярного аппарата. В последнем случае водитель может потерять контроль над положением автомобиля, слишком поздно среагировать на начавшийся занос, а последствия этого нетрудно себе представить. В наших аптеках можно найти витаминный препарат «Аэровит», который восполняет недостаток витаминов в пище и обеспечивает нормальный уровень работоспособности. В рационе питания летчиков он сейчас обязателен. Думаю, что его надо употреблять и водителям, особенно в зимнее время.

А тому, кто в силу необходимости вынужден продолжать движение днем и ночью, посоветуем внимательнейшим образом следить за своим самочувствием и поддерживать общий тонус частыми остановками в пути для разминки, короткого сна и т. п. Даже кратковременная потеря представления о скорости движения, зрительные или слуховые галлюцинации — верные признаки приближения момента полной утраты работоспособности. В таких ситуациях надо немедленно прекращать поездку. По статистике больше половины ночных аварий приходится на предрассветные сумерки. Поэтому, если водитель ехал всю ночь, то часам к 4—5 утра, а летом и раньше, он должен остановиться и хорошенько отдохнуть.

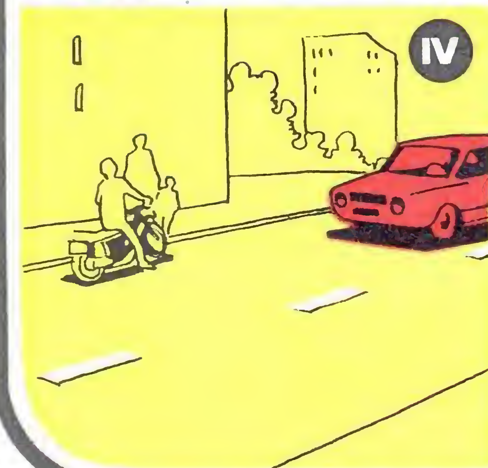
В заключение повторю еще раз: наблюдательность водителя, его собственная осторожность и неослабное внимание к любым, пусть даже непонятным на первый взгляд признакам изменения своего самочувствия или обстановки на дороге — вот гарантия безаварийной езды и днем и ночью.

А. ГОРШКОВ,
водитель первого класса

Тульская область,
г. Щекино







ЭКЗАМЕН НА ДОМУ

I. Какой из этих знаков действует до первого перекрестка?

оба знака	знак «Обгон запрещен»
1	2

II. Кто имеет преимущественное право проезда?

водитель трамвая	водитель автомобиля
3	4

III. В какой последовательности должны проехать перекресток эти транспортные средства?

Г и В, Д, А, Б	Д, В и Г, А, Б	Д, Г, А, Б, В
5	6	7

Д, А, Г и В, Б	Д, А, Г, Б, В
8	9

IV. Можно ли этому водителю остановиться на левой стороне дороги?

можно	нельзя
10	11

V. Кто должен уступить дорогу?

водитель автомобиля	водитель мотоцикла
12	13

VI. Кто из водителей может двигаться при таких сигналах светофора?

водитель справа	водитель слева	движение запрещено
14	15	16

VII. Разрешен ли Правилами такой обгон?

разрешен	не разрешен
17	18

VIII. Кто из водителей не нарушает правил стоянки?

все водители	водители автомобилей	водитель легкового автомобителя и мотоциклисты
19	20	21

IX. Во сколько раз увеличится тормозной путь, если скорость движения возрастет вдвое?

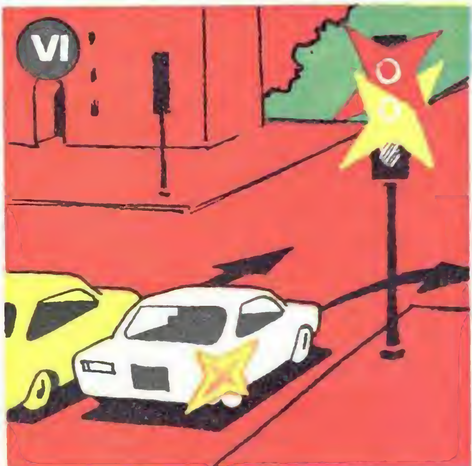
в два раза	в три раза	в четыре раза
22	23	24

X. Надо ли согласовывать с ГАИ перевозку труб, если длина их составляет 19 метров?

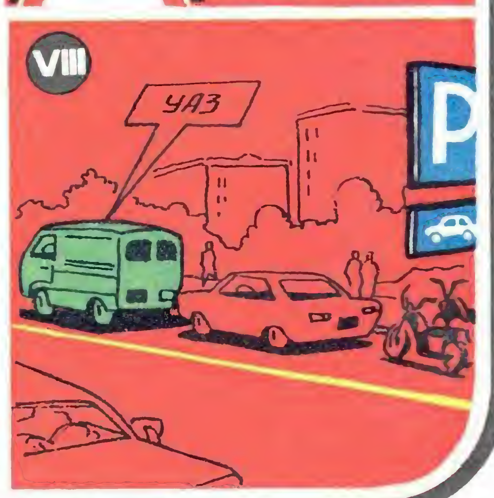
надо	не надо
25	26

Ответы — на стр. 40









Кто виноват?

Обгон

По загородной дороге шириной в две полосы, то есть по одной в каждом направлении, двигались два автомобиля. Впереди ВАЗ—2103 (назовем водителя Кузнецовым), а за ним ВАЗ—2101. Правда, как утверждает Кузнецов, этой машины он до самого критического момента не видел. Даже тогда, когда, заметив далеко впереди себя грузовой автомобиль и поняв, что предстоит обгон, специально посмотрел в боковое зеркало. Почему так случилось, гадать не будем, но факт остается фактом: начиная маневр, Кузнецов полагал, что позади него никого нет. Наверное, поэтому, не включив сигнал поворота, он на скорости около 70 км/час начал смещаться влево к центру дороги, чтобы, по его же словам, «изучить обстановку впереди». «Изучение» показало, что навстречу движется «Москвич». Хотя из жалобы Кузнецова на решение судебных органов, откуда мы и берем все сведения, следует, что на левой стороне дороги он до последнего момента также никого не видел. Так или иначе, в сложившейся ситуации водитель ВАЗ—2103 обгонять не решился, а стал спешно возвращаться вправо на свое прежнее место и опять, увы, не подавая сигнала о перестроении... А напрасно. Водитель машины позади него не ожидал такого подвоха и увернуться не успел. Да и как успеешь, когда Кузнецов не просто вклинился в строй в 10—15 метрах перед ним, но тут же, опасаясь наехать на грузовик, интенсивно затормозил. В общем, произошло то, что и должно было произойти в данной ситуации, — авария. Мало того, пострадал от нее и водитель «Москвича», так как автомобиль Кузнецова после столкновения выбросило на встречную полосу и развернуло поперек проезжей части.

Как ни странно, Кузнецов в происшедшем своей вины не усмотрел. Хотя за рулем он не новичок — почти 20 лет водительского стажа. Между тем обстановка, в которой он очутился на дороге, самая что ни есть стандартная при обгонах. И если в ней даже опытные водители совершают такие просчеты, то разговор на «старую» тему — как же грамотно управлять автомобилем в типических ситуациях — вовсе не бесполезен.

В этот раз повести его редакция попросила меня. Дело в том, что в своей жалобе Кузнецов неоднократно обращается к моей книге «Наука управления автомобилем» и, цитируя автора, пытается представить его чуть ли не своим союзником, защитником. Полагая, что читатель (и может быть, не он один) просто не до конца разобрался в некоторых положениях книги да и самих Правил дорожного движения, я счел себя обязанным вернуться к отдельным вопросам еще раз.

Итак, водитель решил предпринять обгон на довольно узкой дороге, где троим никак не разъехаться. И, конечно, первой его заботой было убедиться в том, что на встречной полосе никаких помех для него нет. Кузнецов пишет, что именно с этой целью, следуя моим рекомендациям, он и выехал заранее влево, метров за 150—200 до грузовика, который он стремительно настигал. Что ж, в книге, действительно, дается совет предпринять при необходимости маневры влево-вправо, чтобы осмотреть «слепую зону» перед обгоняемой машиной. Но, во-первых, у Кузнецова, на мой взгляд, такой необходимости не было. Ведь дорога, как он сам пишет, была прямой, обгоняемый автомобиль достаточно далеко, освещение дневное, и, таким образом, обзорность встречной полосы ничем не ограничивалась. Будь внимательным — и все хорошо видно, даже со своей стороны дороги. Какая же надобность выезжать на полосу встречного движения только для осмотра пути?

Кузнецов, правда, утверждает, что он на «чужую» сторону не выезжал, а лишь чуть-чуть сместился влево. Но в это трудно поверить. Он сам пишет, что, увидев «Москвич», мгновенно решил пропустить его и сразу же принял вправо. Но какая была в том нужда, если «Жигули» были на своей стороне дороги и «Москвичу» никак не мешали? Зачем же надо было вновь пристраиваться вплотную за грузовиком, лишая себя видимости и обзора? Ведь стоило переждать несколько мгновений — и, пожалуйста, обгоняй. А Кузнецов вынужден был уйти вправо. Значит, его машина «Москвичу» мешала. Значит, обвинение его в том, что он приступил к обгону, не убедившись в безопасности маневра, не лишено оснований.

Его поспешность дезориентировала и водителя, который находился позади. Ведь он, поверив, что машина впереди пошла на обгон, без опасений подтянулся к грузовику и занял место обгоняющего. А обстановку впереди за двумя автомобилями он видеть никак не мог.

Таким образом, ненужные маневры Кузнецова были вовсе не безобидными, как может показаться на первый взгляд. Но, в конце концов, дело не в этом. Если человек хочет перестраховаться, кто ему такое может запретить. Но уж маневрировать надо по всем правилам. Увы, здесь Кузнецов совершает второй просчет. Он почему-то решил, что, перестраиваясь на проезжей части шириной в одну полосу движения, подавать предупредительные сигналы не надо. Ведь здесь, мол, всего один ряд для движения, мол, и Правила дорожного движения говорят о том, что однополосная дорога предназначена для однорядного движения. Именно с такой «платформы» и предпринимается попытка утвердить свое право занимать любое положение в пределах одной полосы без подачи предупредительных сигналов.

Давайте с этим тезисом разберемся до конца. По градостроительным нормам полоса движения на дорогах разных категорий может иметь ширину и 3 метра, и 3,75 и даже 5,5. Уже из этого должно быть ясно, что она вовсе не предназначена для движения только в один ряд. Правила и не говорят «предназначена». В них пишется — достаточна для движения автомобилей в один ряд. А предназначена или достаточна — это, как вы понимаете, разные вещи. Один ряд автомобилей — это всего лишь ориентир для водителей при определении числа и границ полос, если об этом не сообщает дорожная разметка или соответствующие указатели. Но и на одной полосе габариты транспортных средств могут позволить им двигаться в два или в три ряда. Я имею в виду не только мотоциклы. Иной малолитражный автомобиль, скажем, те же «Жигули» не шире, чем мотоцикл с коляской. Вот почему предупреждать соседей о своем намерении надо не только тогда, когда вы съезжаете с полосы движения. Даже, отклоняясь влево или вправо в пределах нее, надо не забыть включить указа-

НА ДОРОГАХ ВСЕГО СВЕТА

ВЕНГРИЯ. Новые правила движения установили с этого года такие предельные скорости транспортных средств: на автострадах — 120 км/час, на остальных дорогах — 100, в населенных пунктах — 60. Эти же правила обязывают водителей снизить скорость или даже остановить машину в ситуациях, когда не ясны намерения другого участника движения или трудно установить, кому следует отдать преимущество.

ЧССР. Специальное исследование аварийных ситуаций, возникающих на двухполосных дорогах, показало, что к ним ведут главным образом просчеты при обгонах и выезды на полосы встречного движения на поворотах дорог.

АНГЛИЯ. По данным исследований, проведенных бирмингемским университетом, основными причинами дорожных происшествий в стране являются такие ошибки водителей: невнимательность (28%), превышение скорости (24,8%), неправильное понимание дорожной обстановки (18%).

ДАНИЯ. Здесь уже много лет назад отказались от трехполосных дорог, а большая часть построенных прежде переоборудована в широкие двухполосные. Они имеют 10-метровую проезжую часть и обочины шириной 3,5 метра. Согласно наблюдениям, такие дороги отличаются от обычных двухполосных более высокой безопасностью движения.

ИСПАНИЯ. За комфортабельность езды по автомобильным магистралям взимается дополнительная плата. Если вместо магистрали можно воспользоваться другой, хотя и менее удобной дорогой, плата еще выше.

США. С целью побудить водителей вовремя менять шины принят закон, запрещающий на автозаправочных станциях и в гаражах отпускать бензин для автомобилей с негодными покрышками.

США. Многочисленные и дорогостоящие мероприятия по выявлению водителей в состоянии опьянения пока не приводят к снижению числа и тяжести дорожных происшествий. Последние данные показы-

тель поворота. Шарахаться же из стороны в сторону, не оглядевшись, чрезвычайно опасно. Кузнецов, к сожалению, действовал именно так.

Вот что следует из его собственных слов. Он отклонился вправо и занял первоначальное положение, одновременно применив торможение. Тормозил вначале слабо, а затем, так как грузовик, который он собирался обогнать, был уже совсем рядом, все сильнее и сильнее. Только почти закончив торможение, Кузнецов взглянул в зеркало заднего вида и испугался. Метрах в пяти от него была машина красного цвета...

Мы уже знаем, что избежать столкновения водитель этой машины не смог. Кузнецов винит его в нарушении дистанции и усматривает в этом причину аварии. Но, позвольте, о какой дистанции речь? Ведь «Жигули», ведомые Кузнецовым, вышли из своего ряда для обгона, а оставшийся в нем водитель теперь выбирал безопасную дистанцию уже по расстоянию до грузовика. Он-то не должен был рассчитывать, что другой водитель, не сообразуясь с Правилами и конкретной обстановкой, влезет в просвет между ними, тормозя и подставляя себя под удар. Между машинами, движущимися параллельным курсом, должен быть безопасный интервал, но о дистанции между ними говорить бессмысленно.

Вы спросите меня: а что было делать Кузнецову в его положении, когда он увидел на своем пути встречную машину? Отвечу. Во-первых, следить за обстановкой не только впереди, но и позади себя. Уверен, знай Кузнецов, что у него «на хвосте» другой водитель, он сообразил бы, что уходить вправо в этой ситуации нельзя. Ему надо было притормозить, никуда не отклоняясь, и через одну-две секунды он мог бы спокойно встать в строй, пусть на одно место дальше того, где находился прежде. Вот и все. А маневрировать и тормозить, не видя, что у тебя делается позади, просто нельзя. В любой ситуации у водителя должно быть святое правило: зеркало—сигнал—маневр, а никак не наоборот. Действуй Кузнецов в сложившейся ситуации грамотно, и конфликта бы не возникло. Вот эту мысль мне хотелось подчеркнуть еще раз.

В этом эпизоде, как ни парадоксально, проявилась, с одной стороны, самонадеянность водителя, а с другой — какая-то нерешительность, сверхосторожность. Сначала он, не разведав обстановку, пошел на обгон, а затем еще резче вернулся обратно. В то же время в ходе самого маневра стал нерешительным, начал метаться из стороны в сторону. Не исключено, что он вполне мог закончить обгон до того, как поровнялся с «Москвичом».

Мы не хотим сказать, что действия других участников аварии были безупречны. Для оценки их поведения у нас нет достаточных данных. Но вина Кузнецова в случившемся очевидна. И поэтому в заключение хочется сказать и ему и тем, кто пренебрегает правилами обгона, только одно. Не надо на дороге суетиться. Как говорят, семь раз отмерь, один раз отрежь. Оглядитесь перед обгоном заранее, старайтесь детальнее оценить свои возможности и развитие ситуации. Пусть на это уйдет несколько лишних секунд, выиграет безопасность. И, самое главное, уважайте других водителей, не ставьте им «подножек»!

В. ИВАНОВ,
доктор технических наук



Скорость — на прицеле



Кому не известно, что причина многих несчастий на автомобильных дорогах — превышение водителями установленных скоростей движения. В городах, например, только из-за этого случается до половины всех наездов на пешеходов и столкновений на перекрестках. Вот почему ГАИ повела самую решительную борьбу с теми, кто не придерживается правил. Московская автоинспекция взяла скорость на прицел не только, так сказать, в переносном, но и в самом прямом смысле слова. У нее на вооружении появились портативные и очень точные измерители. Внешне такой прибор напоминает чем-то пистолет, а чем-то телекамеру. Достаточно взять на его прицел только показавшийся в поле зрения автомобиль, и на экране в затылочной части «пистолета» вспыхнут цифры, показывающие, с какой скоростью ведет водитель машину. Возмутителей спокойствия на столичных магистралях заметно поубавилось, лихачи поняли, что с таким «оружием» шутки плохи. За первые шесть месяцев года число дорожных происшествий в Москве снизилось почти на 4, а пострадавших в них на 15 процентов. В определенной степени это результат применения новых технических средств в контроле за режимами скоростей.

На снимках: вверху — таким жезлом старший инспектор дорожного надзора П. Костин как бы еще раз напоминает водителям о пределе скорости; внизу — инспектор дорожного надзора Н. Синегубов с «пистолетом».

Фото В. Ширшова

вают, что 30% ДТП со смертельным исходом — результат управления автомобилем нетрезвыми водителями. Наиболее опасный в этом отношении возраст — до 25 лет. По расчетам министерства транспорта США, в округе с населением 1 миллион человек ежегодно происходит около 4 миллионов нарушений правил движения, связанных с употреблением алкоголя.

ФИНЛЯНДИЯ. Установлено, что около 36% всех дорожно-транспотрных происшествий случается на пересечениях в одном уровне и прилегающих к ним участках. Исходя из этого при реконструкции дорог этим зонам уделяется особое внимание.

ФРАНЦИЯ. Сопоставительный анализ, проведенный специалистами, показал: если учитывать количество происшествий на 1 км пути, то поездка в автомобиле в 26 раз опаснее передвижения по железной дороге и в 36 — пользования самолетом.

ФРГ. На основе анализа более чем 1000 происшествий на одной из автомагистралей определен удельный вес в них грузовых и легковых автомобилей. Происшествия с грузовыми автомобилями случаются гораздо реже, чем с легковыми, но если принять во внимание количественную разницу парка тех и других автомобилей, то получится, что вероятность ДТП для обоих типов машин приблизительно равна, хотя причины разные. В категории легковых — в основном потеря управляемости из-за превышения скорости, среди грузовых — нарушение правил обгона.

ШВЕЙЦАРИЯ. На дорогах страны в прошлом году было зарегистрировано более 66 тысяч дорожных происшествий, в которых погибло 1245 и было ранено около 29 тысяч человек.

ЯПОНИЯ. На некоторых перекрестках Токио установлены светофоры с дополнительным звуковым сигналом. Он помогает ориентироваться пешеходам со слабым зрением и дальтоникам. При красном свете слышен птичий крик, при зеленом — однотонный звук.

ПРАВИЛА В ЦИФРАХ

0,15



При перевозке групп людей в грузовом автомобиле его кузов должен быть оборудован сиденьями, укрепленными на расстоянии не менее 15 см до верхнего края бортов (пункт 148 «а»)



Противотуманные фары должны располагаться не далее 0,4 м от наружного габарита по ширине транспортного средства (пункт 136)

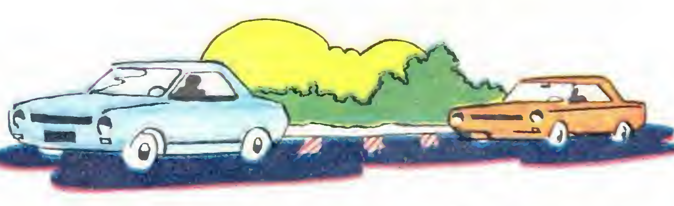
0,4

Груз должен быть обозначен сигнальными щитками или флажками, а в темное время суток и в других условиях недостаточной видимости — светоотражающими приспособлениями и фонарями, если крайняя точка по ширине находится на расстоянии более 0,4 м от внешнего края переднего или заднего габаритного огня (пункт 154 «б»)



0,5

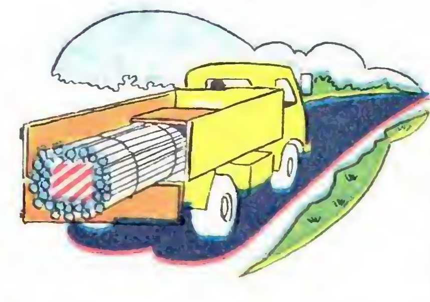
Водителям велосипедов запрещается перевозить предметы или груз, если они выступают более чем на 0,5 м по длине или ширине за габариты велосипеда (пункт 162 «г»)



1



При буксировке на гибкой сцепке связующее звено через каждый метр должно быть обозначено сигнальными щитками или флажками (пункт 140)



Груз должен быть обозначен сигнальными щитками или флажками, а в темное время и в других условиях недостаточной видимости — светоотражающими приспособлениями и фонарями, если он выступает за габариты транспортного средства впереди или сзади более чем на 1 м (пункт 154 «а»)

Этот, третий плакат напомнит всем ряд размеров (в метрах), которые в Правилах дорожного движения оговорены особо. Размеров не только самих транспортных средств, но и перевозимого ими груза, деталей сцепки и др. Мы не касаемся здесь только той размерности, которую не контролирует сам водитель, то есть величины дорожных знаков, разметки, опознавательных надписей и т. п.

2

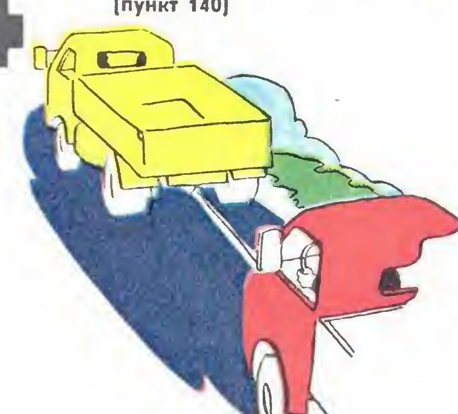
2,5

3,8

Перевозка груза, возвышающегося над проезжей частью более чем на 3,8 м или имеющего ширину более 2,5 м, либо выступающего за заднюю точку габарита транспортного средства более чем на 2 м, должна быть согласована с органами Госавтоинспекции (пункт 186 «и»)

4

При буксировке жесткая сцепка должна обеспечивать расстояние между транспортными средствами не более 4 м (пункт 140)



Движение через железнодорожный переезд транспортных средств и других самоходных машин и механизмов высотой (с грузом или без него) более 4,5 м от поверхности дороги или шириной более 5 м допускается только с разрешения начальника дистанции пути железной дороги (пункт 126 «а»)

4,5

5



6

При буксировке на гибкой сцепке связующее звено должно обеспечить расстояние между транспортными средствами в пределах 4—6 м (пункт 140)





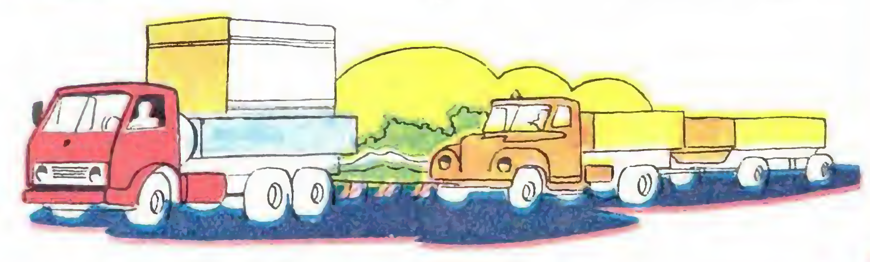
20

24

Движение через железнодорожный переезд автопоездов, длина которых превышает с одним прицепом (полуприцепом) 20 м, а с двумя и более — 24 м, допускается только с разрешения начальника дистанции пути железной дороги (пункт 126 «б»)

Движение автопоездов и других составов механических транспортных средств, длина которых превышает с одним прицепом (полуприцепом) 20 м, а с двумя и более — 24 м, должно согласовываться с органами Госавтоинспекции (пункт 186 «к»)

Буксировка запрещается при общей длине поезда сцепленных транспортных средств более 24 м (пункт 142 б»)



СОВЕТСКАЯ ТЕХНИКА

Сорок тысяч ВАЗ—2106



Пятая, в общей сложности, разновидность «жигулей» ВАЗ—2106 представляет модернизированный ВАЗ—2103. Ее характерная внешняя особенность — измененное оформление передней части кузова.

Одно из отличий: фары установлены в нишах, окрашенных черной матовой краской. На переднем буфере появились массивные резиновые клыки, а на передних крыльях — дублеры указателей поворота.



О том, что перед вами ВАЗ—2106, говорит не только надпись «Жигули—1600» на правой стороне крышки багажника. Это подтверждают и увеличенные по размерам задние фонари, которые объединяют стоп-сигналы, габаритные огни, указатели поворота, фонари заднего хода и лампы освещения номерного знака. Декоративный молдинг заканчивается на заднем крыле катафотом.





Под капотом теперь размещен полиэтиленовый бачок увеличенной емкости для омывателя ветрового стекла. Жидкость подается из него под действием насоса, который включается рычажком, расположенным справа на рулевой колонке. Тот же рычажок служит для включения стеклоочистителя.

Столько автомобилей новой модели должен выпустить волжский завод в первом году десятой пятилетки. Новая машина, как известно, представляет собой модернизированный вариант ВАЗ—2103 и будет производится наряду с другими моделями «жигулей».

Чем отличается ВАЗ—2106 от ВАЗ—2103? Такие вопросы задают многие читатели журнала, особенно из тех городов, куда еще не поступил «ноль шестой».

Прежде всего, эти отличия коснулись оформления передней и задней частей кузова, салона. Внесен ряд усовершенствований, повышающих безопасность и комфортабельность. На машине установлены модернизированный карбюратор, обеспечивающий снижение токсичности выхлопа, шаровые опоры передней подвески, заполненные тефлоном, электромагнитная муфта отключения вентилятора, полированное заднее стекло, дополнительная звукоизоляция. Повышена мощность двигателя за счет увеличения рабочего объема.

Многие из названных новшеств показаны на прилагаемых снимках. Сравнительные технические данные моделей ВАЗ—2103 и ВАЗ—2106 приведены в таблице.



Словно подчеркивая значимость введенных новшеств, изменил форму на ВАЗ—2106 и заводской знак.

Модернизированный двигатель «Днепра»

Более семи лет выпускает киевский мотоциклетный завод верхнеклапанные четырехтактные двигатели рабочим объемом 650 см³ для мотоциклов «Днепр». За это время их конструкция непрерывно совершенствовалась. На смену первому мотору — МТ8 пришел МТ9 с коробкой передач, снабженной передачей заднего хода, а затем МТ10 с более совершенным генератором Г424 переменного тока, напряжением 12 вольт.

Постоянную заботу проявляли конструкторы и производственники об увеличении надежности и долговечности узлов и деталей, об улучшении эксплуатационных качеств мотоцикла.

С этой целью была утолщена стенка поршневого пальца (с 2,5 до 3,5 мм), в верхнюю канавку поршня стали устанавливать более долговечное хромированное кольцо, в коромыслах привода клапанов — монтировать бронзовую втулку, исключающую их заедание при длительной работе с большой нагрузкой.

Одна из основных особенностей двигателей «днепров» — это тонкостенные автомобильные (от «Москвича—407») вкладыши вместо традиционных роликовых подшипников в нижних головках шатунов. Они дают выигрыш в весе, позволяют уменьшить размер головки шатуна, повышают долговечность, но требуют более интенсивной смазки.

Системе смазки мы уделяем особое внимание. Ее редукционный клапан плунжерного типа уступил место более совершенному шариковому. Для облегчения доступа изменено его расположение (вертикальное вместо горизонтального). Теперь для очистки клапана при засорении, признаком чего является мгновенное падение давления в системе (об этом сигнализирует контрольная лампа), достаточно снять поддон картера.

Здесь уместно напомнить владельцам наших мотоциклов, что недопустимо давать двигателю большие обороты сразу после пуска, особенно при отрицательной температуре. Дело в том, что холодное масло, обладающее большой вязкостью, с трудом проходит по каналам, а насос, рассчитанный на большую производительность, гонит в них масло под значительным давлением. В результате может выдавиться прокладка центрифуги, из-за чего масло не поступит к шатунным подшипникам, а это грозит их выплавлением. Повышать обороты двигателя можно лишь после его прогрева, об окончании которого свидетельствует устойчивая работа на холостом ходу.

Опыт эксплуатации мотоциклов с генератором Г424 показывает, что некоторые их владельцы, пренебрегая требованием инструкции регулировать зазор между зубьями шестерен генератора и распределительного вала, поплатились дорогим прибором. Этот зазор, как и крепление самого генератора, необхо-



Через открытую дверь видны новая (по рисунку и материалу) обивка, усовершенствованные подлокотники, травмобезопасные ручки стеклоподъемников.

В спинки передних сидений встроены регулируемые подголовники. Сами же сиденья полностью обшиты тканью, а не комбинацией из ткани и синтетической кожи, как на ВАЗ—2103.



Подвесная педаль газа введена по многочисленным просьбам автолюбителей.





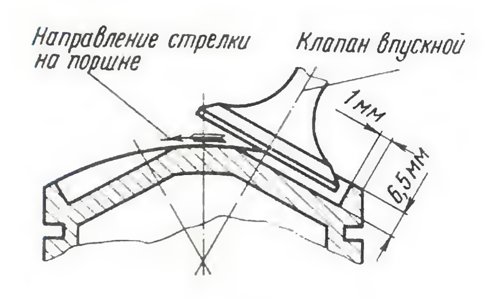
«Пульт управления»: травмобезопасная мягкая накладка на перекладине рулевого колеса, сигнал аварийной остановки, включающий работу всех наружных световых приборов в мигающем режиме; реле двухрежимной («ночь» и «день») работы указателей поворота; сигнализатор падения уровня жидкости в бачках тормозной системы.

Фото В. Хетагурова и Ф. Бородина

Сравнительные данные моделей ВАЗ—2103 и ВАЗ—2106

Модель	ВАЗ—2103	ВАЗ—2106
Рабочий объем двигателя, см³	1451	1568
Диаметр цилиндра и ход поршня, мм	76 и 80	79 и 80
Мощность, л. с.	77	80
Число об/мин при максимальной мощности	5600	5400
Крутящий момент, кгм	10,8	12,4
Число об/мин при максимальном крутящем моменте	3500	3000
Вес машины, кг:		
снаряженный	1030	1045
с нагрузкой 2 чел.	1180	1195
с полной нагрузкой	1430	1445
Максимальная скорость, км/час:		
с нагрузкой 2 чел.	152	154
с полной нагрузкой	150	152
Время разгона с места до 100 км/час, сек:		
с нагрузкой 2 чел.	17,0	16,0
с полной нагрузкой	19,0	17,5
Контрольный расход топлива, л/100 км	8,0	8,5
Габарит, мм:		
длина	4166	4090
ширина	1611	1611
высота (без нагрузки)	1446	1446
База	2424	2424
Размер шин	165—330	165—330

димо проверять после первых 500 километров пробега, а затем при каждом очередном техническом обслуживании, рекомендованном инструкцией. Проверяют зазор щупом, сняв переднюю крышку генератора. При повороте шестерен на каждые 90° зазор должен быть в пределах от 0,01 до 0,1 мм. Ориентировочно, а с приобретением



Таким должно быть углубление на днище поршня под впускным клапаном.

опыта и более точно, его можно определить, покачивая из стороны в сторону крыльчатку, которая, как и шестерня, жестко соединена с валом. Отсутствие зазора может привести к поломке генератора, чрезмерный зазор вызывает повышенный шум и при изменении числа оборотов создает ударную нагрузку на зубья.

Регулируют зазор поворотом генератора при ослаблении гаек его крепления. Ныне на двигателях мотоциклов «Днепр» устанавливается прерыватель с автоматом опережения зажигания ПМ302 вместо ПМ05.

В течение прошлого года завод провел большую работу по модернизации двигателя «Днепр» МТ10, основным результатом которой явилось повышение его мощности до 36 л. с. Оно достигнуто увеличением диаметра головки впускного клапана до 40 мм и применением распределительного вала с новым профилем кулачка. В связи с этим изменена форма углубления под клапаны на днище поршня.

Новые поршни можно устанавливать на все ранее выпущенные двигатели мотоциклов К-650 «Днепр»; МТ8, МТ9 и МТ10.

При установке новых головок цилиндров (имеющих неодинаковые впускные и выпускные клапаны) на ранее выпущенные двигатели необходимо обеспечить зазор не менее 1,5 мм между тарелкой впускного клапана и поршнем. Для этого можно сделать углубление в поршне под впускной клапан по размерам, указанным на рисунке, или взять новые поршни (производимые с 1976 года).

В модернизированном двигателе применены карбюраторы К301Д, отличающиеся от прежних — К301Б диаметром диффузора и увеличенной пропускной способностью главного жиклера.

Такие двигатели завод начал серийно выпускать с января 1976 года. Правильная их эксплуатация и систематический уход обеспечивают надежную работу и достаточно долгую службу.

Н. ОВЧАРЕНКО,
заместитель главного конструктора
Ф. ШИПОТА,
начальник КБ двигателей

г. Киев

НЕ ТОЛЬКО В КОЛЛЕКЦИЮ

Для пропаганды правил безопасности движения все чаще используются предметы ширпотреба. Яркие узоры дорожных знаков на головных платках, тематические рисунки на спичечных этикетках и других товарах несут полезную информацию, которую усваиваешь незаметно и легко. А совсем недавно мытищинский завод опытных и сувенирных изделий начал выпускать красочные брелоки с изображением дорожных знаков. Брелоки эти представят ценность не только для коллекционеров. Они своеобразное учебное пособие и для водителей: на каждой стороне рисунок и название одного из дорожных знаков.



Всего будет выпущено 40 видов брелоков. Они будут продаваться в киосках «Союзпечати», в сувенирных отделах магазинов отдельно и вот такими, как на этом снимке, наборами по пять штук. Цена одного брелока — 70 копеек.

Е. МАКСИМОВ

МОТОР ДЛЯ УГЛЕВОЗА

Для освоения производства самосвальных автопоездов и углевозов БелАЗ грузоподъемностью 120 тонн необходимы мощные моторы. Изготовление дизелей специально для этих машин-богатырей — дело сложное. Автомобилестроители требуют, чтобы они были не только мощными, но и экономичными, и компактными. И вот опытный образец такого мотора создан на Уральском ордена Ленина и дважды ордена Трудового Красного Знамени турбомоторном заводе имени Ворошилова. Это уникальный дизель мощностью 1400 л. с. Сейчас идет доводка двигателя в процессе круглосуточных испытаний. Две тысячи часов должен для начала отработать мотор на стенде — почти все время на полную мощность, — прежде чем он будет испытан в карьере.

РАДИОУПРАВЛЯЕМЫЕ ЗНАКИ

На дорогах Латвийской ССР внедряется система радиоуправления дорожными знаками. Она позволяет значительно улучшить пропускную способность дорог.



повысить безопасность движения. Этот знак установлен на автомагистрали Рига — Юрмала. В случае ухудшения метеорологических условий, изменения состояния дорожного покрытия он не только регламентирует скорость движения, но и сообщает при помощи светящихся надписей дополнительную информацию. «Внимание, скользко» или «Внимание, туман».

Радиоуправляемая система разработана трестом «Латавтодормост» Министерства автомобильного транспорта и шоссейных дорог Латвийской ССР.

В. ЕГОРОВ,
инженер

ШИННЫЙ ЗАВОД В КАЗАХСТАНЕ

Шинные заводы есть на территории РСФСР, Украины, Белоруссии. Недавно началось строительство такого предприятия в Чимкенте, крупном промышленном центре Казахстана.

Это будет современное предприятие, рассчитанное на выпуск резино-технических изделий для различных отраслей народного хозяйства, в том числе для автомобильной промышленности. Чимкентские шины пойдут на легковые и грузовые автомобили, работающие в городском и сельском хозяйстве. Уже в этой пятилетке страна получит первую продукцию шинного завода в Казахстане.

АВТОМАТЫ НА АЗС

Новые автоматы для АЗС создало СКБ автозаправочной техники Главнефтеснаба РСФСР. Эти приставки к бензоколонкам уже можно видеть на АЗС Горького, Новосибирска, Свердловска и других городов. Здесь водители могут заправить автомобиль топливом без участия оператора. Достаточно опустить в автомат несколько монет (достоинством 10, 15, 20 или 50 копеек), нажать на клапан пистолета, и через 1—2 минуты бензобак будет полон. Производительность колонки — 40 л/мин. Высока также точность отпуска бензина (дозатор в состоянии отмерить 0,5 л его) и степень фильтрации топлива. Колонки уже зарекомендовали себя как надежные и эффективные аппараты. В скором времени предполагается начать их массовый выпуск.



ДЕТСКИЙ ЭЛЕКТРОМОБИЛЬ

Пока ученые и конструкторы решают сложные «аккумуляторные» и другие проблемы самого чистого автомобиля для взрослых, в Ярославле уже опробован детский электромобиль, созданный на ярославском электромашиностроительном заводе. Руководитель группы, сконструировавшей эту машину, он же испытатель, С. И. Власов так характеризует свое творение: «У электромобиля две скорости, задний ход. Управление предельно простое: руль, две педали — «газ» и «тормоз». Колеса мы взяли от карта, кузов изготовили из стеклопластика, передачу на ось сделали цепной. А теперь главное — «чистый» двигатель нашего автомобиля. Мы использовали один из типов компактных электромоторов постоянного тока, которые выпускает наш завод. Питается электромотор от двух аккумуляторов грузовика ГАЗ. Запас хода — на 6 часов, скорость — до 12 км/час».

Детский электромобиль может послужить для обучения 8—12-летних ребят автоделу на специальных площадках и в автогородках. Они есть и создаются во многих областях. В Ярославле, например,



по решению горисполкома организуется пять таких городков. Здесь дети будут изучать правила дорожного движения, овладевать навыками вождения автомобиля. Первыми сели за руль воспитанники Дворца пионеров Северного жилого района, над которыми шефствуют электромашиностроители.

В 1976 году «сходит с конвейера» первая партия — 50 машин, на 1977 год запланировано выпустить уже 200 штук. Миниатюрный электромобиль скоро будет представлен на ВДНХ. Продавать его намечается только детским учреждениям. Цена — 992 руб. Порядок приобретения — по нарядам «Главкульторга» Министерства торговли РСФСР.

А. ГРИШКО
г. Ярославль

ВТОРОЕ РОЖДЕНИЕ «ПЕЖО-БЕБЕ»

Автомобилей с таким названием осталось очень мало. И не удивительно. Микролитражки «Пежо-бебе» (то есть «Малыш») строились во Франции в начале века. Это один из редких старинных автомобилей. Тем не менее его можно теперь увидеть на улицах Москвы. «Малыш», которому уже за шестьдесят, выглядит совсем новым и неизменно привлекает внимание прохожих.

Сегодня машина принадлежит преподавателю Московского высшего технического училища имени Баумана Александру Ивановичу Хлупнову. Стремясь восстановить уникальный автомобиль в его прежнем виде, А. И. Хлупнов и его отец работали много лет, изучали историю создания машины. Большие трудности представляла реконструкция внешнего вида автомобиля. Здесь помогла реставраторам фирма «Пежо». Она прислала фотографии из архивов своего музея.

«Пежо-бебе» образца 1913 года, которому уже подходит титул прадедушки, действительно одна из самых первых микролитражек. Сейчас автомобиль может двигаться со скоростью до 65 км/час.



А. И. Хлупнов за архивными фотографиями.

Фото Б. Корзина (ТАСС)

18. Список № 2

1. Прокладка головки блока цилиндров. 2. Прокладка крышки головки блока. 3. Поршни. 4. Кольца. 5. Вкладыши. 6. Распределительный вал. 7. Цепь привода распределительного вала. 8. Башмак натяжителя цепи. 9. Успокоитель цепи. 10. Впускной клапан. 11. Выпускной клапан. 12. Регулировочный болт клапана. 13. Рычаг привода клапана. 14. Прокладка выпускного коллектора. 15. Масляный картер. 16. Прокладка масляного картера. 17. Маслоприемник. 18. Маслонасос. 19. Диафрагма бензонасоса. 20. Карбюратор. 21. Поплавок. 22. Клапан поплавка. 23. Диафрагма карбюратора. 24. Глушитель. 25. Прокладка приемной трубы глушителя. 26. Термостат. 27. Шланг радиатора. 28. Сальник водяного насоса. 29. Подшипник водяного насоса. 30. Ремень вентилятора. 31. Сцепление. 32. Цилиндр привода выключения сцепления. 33. Главный цилиндр сцепления. 34. Коробка передач. 35. Рычаг переключения передач. 36. Крестовина карданного вала. 37. Опора карданного вала. 38. Балка заднего моста. 39. Редуктор заднего моста. 40. Полуось заднего моста. 41. Рычаг подвески нижний правый. 42. Рычаг подвески нижний левый. 43. Шаровая опора нижняя. 44. Чехол защитный шарового пальца. 45. Рычаг передней подвески верхний правый. 46. Рычаг передней подвески верхний левый. 47. Пружина передней подвески. 48. Шаровая опора верхняя. 49. Амортизатор передний. 50. Подушка крепления амортизатора. 51. Кронштейн подушки стабилизатора. 52. Подушка штанги стабилизатора. 53. Амортизатор задний. 54. Наконечник рулевой тяги. 55. Колпачок шарового пальца рулевой тяги. 56. Подшипник ступицы переднего колеса внутренний. 57. Подшипник ступицы переднего колеса наружный. 58. Рулевой механизм. 59. Цилиндр тормозной задний. 60. Главный тормозной цилиндр. 61. Шланг передних тормозов. 62. Генератор в сборе. 63. Щеткодержатель генератора в сборе. 64. Регулятор напряжения. 65. Батарея аккумуляторная. 66. Замок зажигания. 67. Катушка зажигания. 68. Распределитель зажигания. 69. Контакты прерывателя. 70. Крышка распределителя. 71. Ротор. 72. Свеча зажигания. 73. Стартер. 74. Привод стартера. 75. Переключатель трехклавишный. 76. Переключатель указателей поворота. 77. Реле указателей поворота. 78. Электродвигатель стеклоочистителя. 79. Трос спидометра. 80. Датчик температуры воды. 81. Датчик давления масла. 82. Реле стеклоочистителя. 83. Электродвигатель вентилятора отопителя. 84. Кран управления отопителем. 85. Выключатель вентилятора отопителя. 86. Сальник полуоси. 87. Замок двери. 88. Гайка ступицы переднего колеса. 89. Втулка крепления амортизатора.

Номера замененных деталей (по списку № 2)	Пробег (тыс. км) до замены									
	0—20	20—40	40—60	60—80	80—100	100—120	120—140	140—160	160—180	более 180
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	0

Линия первого сгиба

АНКЕТА О ЗАПАСНЫХ ЧАСТЯХ

Начало — на следующей странице

Какие детали и узлы чаще выходят из строя? Какие из них нужны для того, чтобы обеспечить бесперебойную работу Вашего автомобиля? Соответствует ли, по Вашему мнению, потребностям производство и продажа запчастей?

Чтобы точно определить потребность в запасных частях для автомобилей индивидуального пользования, работники филиала НАМИ решили провести с помощью анкеты анализ спроса.

Ученые сделают выводы и подскажут заводам, что и в каких количествах нужно выпускать в запчасти, чтобы Ваш автомобиль работал бесперебойно.

Заполнение анкеты очень просто. Поставьте «галочку» (V) в нужный квадратик или цифру в нужную строчку анкеты. Особенно внимательно изучите списки № 1 и 2. Обведите кружком номера тех деталей, которые Вы хотели бы приобрести и иметь в личных запасах. Затем впишите в примыкающие к тому и другому спискам таблицы порядковые номера (по спискам) вышедших из строя деталей и галочкой пометьте, на каком году эксплуатации (на какой тысяче километров) они потребовали замены. Номер пишите двумя цифрами. Например, «8» должно быть написано «08» и т. п. Не оставляйте вопрос без ответа. Если, например, не было аварий, поставьте «0». В п. 12 имеются в виду дороги асфальтовые и бетонные, гравийные без неровностей, укатанные грунтовые (грейдерные). В п. 13 имеются в виду условия, когда нужны частые смены передач, остановки, разгон, торможение.

Заполненную анкету сложите, напишите свой обратный адрес, наклейте марку и отправьте. Если Вы не хотите по каким-либо причинам дать свой полный адрес, укажите только республику, область, район, село или город. Это важно для подсчета. Адрес получателя напечатан.

Мы рассчитываем на Вашу помощь. Заранее благодарим.

Линия второго сгиба

Место для марки

Москва

Онежская, 20, корп. 2,

Филиал НАМИ

125438

Индекс предприятия связи места назначения

Обратный адрес: ____________

1. Какая у вас модель?

АЗЛК: 407 ☐ 408 ☐ 412 ☐

ЗАЗ: 965 ☐ 966В ☐ 968 ☐

ГАЗ: 21 ☐ 24 ☐

Прочие ______________________ (вписать)

ВАЗ: 2101 ☐ 2102 ☐ 2103 ☐ 21011 ☐

4. Условия хранения

Открытое хранение ☐ 1

Брезент ☐ 2

Холодный гараж ☐ 3

Теплый гараж ☐ 4

Годы	до 1968	1968	1969	1970	1971	1972	1973	1974	1975	1976
2. Приобретения автомобиля										
3. Выпуска автомобиля										

5. Ваш водительский стаж (годы)

до 1 ☐ 1

1—2 ☐ 2

2—4 ☐ 3

4—6 ☐ 4

6—8 ☐ 5

более 8 ☐ 6

6. Сколько прошел Ваш автомобиль за все время эксплуатации?

Пробег (тыс. км)									
0—20	20—40	40—60	60—80	80—100	100—120	120—140	140—160	160—180	180 и более
1	2	3	4	5	6	7	8	9	0

7. Сколько прошел Ваш автомобиль за последние 12 месяцев?

Пробег (тыс. км)						
0—5	5—10	10—15	15—20	20—25	25—30	более 30
1	2	3	4	5	6	7

8. Сколько месяцев Вы пользовались автомобилем за последний год?

__________ мес.

9. Сколько всего было аварий с повреждением автомобиля (вписать число): __________

10. В том числе за последние 12 месяцев __________

11. Сколько Вы затратили за последний год на ремонт и обслуживание автомобиля через станции техобслуживания

__________ руб.

В том числе на запчасти

__________ руб.

	почти весь пробег	преобладающую часть	три четверти	более половины	половину	менее половины	четверть	менее четверти	почти не езжу
12. Какую часть пробега Вы делаете по хорошей дороге?									
	1	2	3	4	5	6	7	8	9
13. Какую часть пробега Вы делаете в условиях интенсивного движения?									

14. Сколько Вы затратили за последний год на покупку запчастей через магазины __________ руб.

15. На какую, примерно, сумму у Вас сейчас хранится запасных частей (без шин) __________ руб.

16. Сколько времени за последний год Вы не пользовались автомобилем из-за отсутствия нужных запчастей __________ дней

17. Список № 1

1. Бампер передний. 2. Заводской знак. 3. Облицовка (решетка) радиатора. 4. Обод фары. 5. Оптический элемент фары. 6. Фара правая в сборе. 7. Фара левая в сборе. 8. Подфарник правый. 9. Подфарник левый. 10. Рассеиватель подфарника. 11. Поперечина передка нижняя. 12. Панель передка. 13. Брызговик передний правый. 14. Брызговик передний левый. 15. Лонжерон передний правый. 16. Лонжерон передний левый. 17. Усилитель поперечины. 18. Радиатор. 19. Вентилятор охлаждения. 20. Щиток передка. 21. Крыло правое переднее. 22. Крыло левое переднее. 23. Капот. 24. Указатель поворота боковой. 25. Стекло лобовое. 26. Дверь передняя правая. 27. Дверь передняя левая. 28. Стойка правая. 29. Стойка левая. 30. Молдинги. 31. Боковина правая. 32. Боковина левая. 33. Дверь задняя левая. 34. Дверь задняя правая. 35. Крыло заднее правое. 36. Крыло заднее левое. 37. Крышка багажника (или задняя дверь). 38. Пол багажника. 39. Усилитель панели задка. 40. Лонжерон заднего пола левый. 41. Лонжерон заднего пола правый. 42. Арка заднего колеса правая. 43. Арка заднего колеса левая. 44. Панель задка. 45. Фонарь задний правый. 46. Фонарь задний левый. 47. Бампер задний. 48. Колпак колеса. 49. Диск колеса.

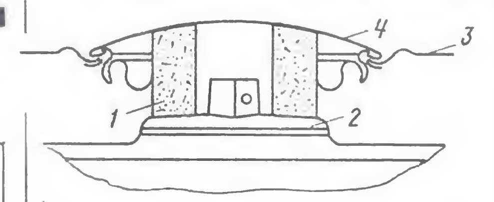
Номера замененных деталей (по списку № 1).	Год эксплуатации, на котором потребовалась замена: первый	второй	третий	четвертый	пятый	шестой	последний год эксплуатации
	1	2	3	4	5	6	7

СОВЕТЫ БЫВАЛЫХ

НАДЕЖНЫЙ ФИЛЬТР

Те, кто ездит на **автомобилях ГАЗ—20 «Победа»**, а их еще много, знают, что нужно сравнительно часто контролировать состояние главного тормозного цилиндра и заменять тормозную жидкость. Дело в том, что бачок этого агрегата расположен внизу, под полом. При работе в бачке создается некоторое разрежение, и туда через компенсационное отверстие в крышке могут подсасываться пыль и влага. Загрязняется тормозная жидкость, корродируют стенки цилиндров.

Предотвратить это не так сложно. Сделайте простой и надежный фильтр — кольцо из поролона, приклеенное клеем «88» к лючку пола салона, как показано на рисунке. Толщина стенок такого фильтра 10—15 мм, а высота — по месту, так чтобы он на 5—8 мм сжался, когда лючок закроется.



Фильтр бачка главного тормозного цилиндра: 1 — поролоновое кольцо; 2 — пробка главного цилиндра; 3 — пол салона; 4 — лючок.

Ю. ЛОМАКОВСКИЙ

656010, г. Барнаул,
ул. Петра Сухова, 42, кв. 3

ДЛЯ ГЕРМЕТИЗАЦИИ ФАР

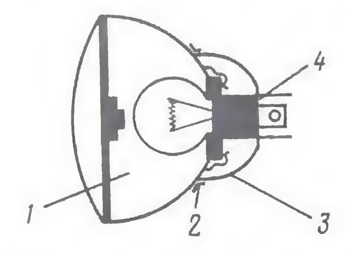
На моем **ВАЗ—2103** после двух лет эксплуатации внутрь фар начала проникать пыль, а после мойки со шлангом — и вода. Причина — ухудшение уплотнения между оптическим элементом и патроном.

Я взял несколько детских резиновых спринцовок, разрезал их баллончики примерно пополам, аккуратно по размеру штеккеров проделал отверстия в донышках, плотно надел на фары поверх патронов и еще обмотал места стыков изоляционной лентой (см. рисунок).

С тех пор уже более года, ни пыль, ни вода в фары не проникают.

М. ХОМА

283000, Тернопольская область,
г. Подволочиск, ул. Ленина, 94, кв. 5



Герметизация фары: 1 — фара; 2 — слой изоляционной ленты; 3 — разрезанная спринцовка; 4 — патрон лампы.

ТАК НАМНОГО ПРОЩЕ

Износился графитовый выжимной подшипник сцепления на **«Запорожце»**. Требуется замена. Но на автомобилях ЗАЗ это целая история. Приходится снимать двигатель, иначе как будто нельзя. А может быть, можно?

Да, можно. Если вам придется менять выжимной подшипник, советую сделать это так. Тщательно очистите чугунную обойму от остатков графита, промойте и обезжирьте поверхность бензином или ацетоном. Новый подшипник, приготовленный на замену, аккуратно распилите по диаметру на две половинки лобзиком.

Вытащите половинки графитового вкладыша и тоже обезжирьте. Смажьте эпоксидным клеем обойму подшипника на автомобиле, половинки графитового вкладыша по торцам и по плоскости, прилегающей к обойме, и соедините эти три части в одно целое — выжимной подшипник.

Затем полностью отпустите гайку и контргайку регулировки свободного хода педали сцепления, чтобы подшипник прижался к подпятнику сцепления. Так достигается хорошее выравнивание графита по подпятнику, а значит, и равномерность износа в дальнейшем. Через несколько часов произойдет полная полимеризация клея, и можно будет отрегулировать свободный ход педали сцепления. Работа окончена.

Более двух лет эксплуатирую я свой ЗАЗ—968Б2 с таким подшипником, износа почти нет.

В. БОГДАНОВ

194223, г. Ленинград,
Светлановский пр., 37, кв. 221

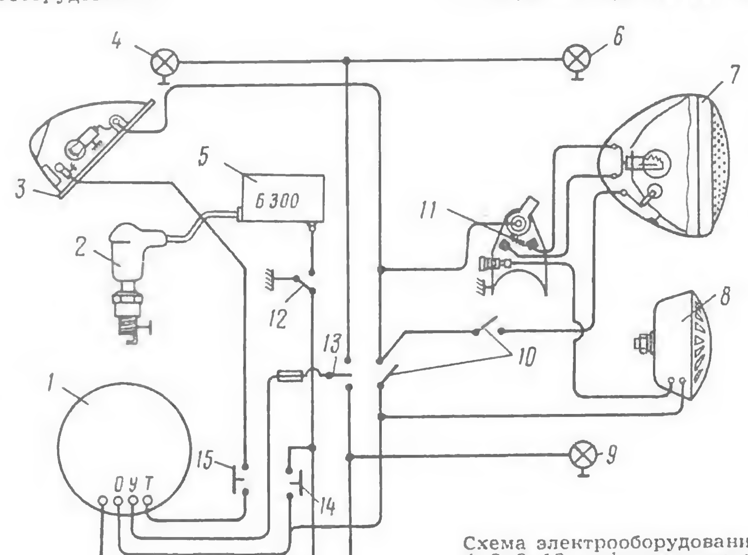
«ПЕРЕМЕННИК»—НА СТАРЫЕ ИЖИ

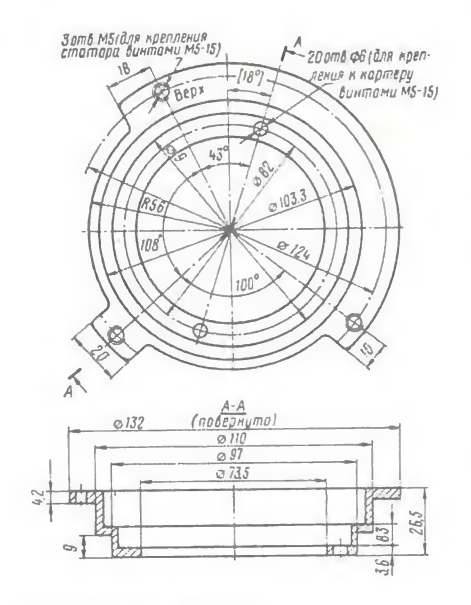
Опубликованный в февральском номере «За рулем» за 1974 год мой совет об установке генератора переменного тока Г421 (от мотоцикла «Восход») на старые модели **мотоциклов—ИЖ—49 и ИЖ—350** вызвал большой интерес читателей. Многие владельцы этих мотоциклов просят дать более подробный чертеж переходного фланца и измененную схему электрооборудования.

Выполняю их просьбу. Напоминаю, фланец изготовляется из стали (например, марки 5). Схема электрооборудования выполнена как на мотоцикле «Восход».

В. МАРЧЕНКО

357800, Ставропольский край,
г. Георгиевск, ул. Чапаева, 29





Переходный фланец.

Схема электрооборудования: 1 — генератор Г421; 2 — свеча; 3 — задний фонарь; 4, 6, 9, 16 — фонари указателей поворота; 5 — катушка зажигания; 7 — фара; 8 — звуковой сигнал; 10 — включатели; 11 — переключатель; 12 — замок зажигания; 13 — переключатель указателей поворота; 14 — кнопка подключения катушек освещения в систему зажигания при пуске двигателя (для увеличения первичного напряжения); 15 — включатель стоп-сигнала.



Рядовой Анатолий Иванов (слева) и младший сержант Александр Пушков за изучением двигателя КрАЗ—257.

Фото В. Новохацкого

Дорога не кончается за горизонтом

Едва за окнами казармы забрезжило апрельское утро, подразделение подняли по тревоге. Короткие слова команд, топот сапог, хриплое дыхание, позвякивание карабинов мгновенно наполнили помещение и тут же выплеснулись через распахнутые двери в серую полутьму. Еще через несколько минут в автопарке чуть ли не одновременно взревели десятки моторов. Вскоре колонна, повинуясь движениям головной машины и командам, незримо и неслышно перепархивающим от антенны к антенне, стала вытягиваться на дорогу и затем, постепенно наращивая скорость, устремилась туда, где все ярче разгоралась полоска зари.

В общем строю машин, скрупулезно выдерживая дистанцию, вел свой бензовоз рядовой Анатолий Иванов.

По сигналу тревоги он вскочил быстро, но никак не мог стряхнуть с себя остатки сна — сказывалась усталость от субботнего дальнего рейса. Выручила тренированность. Руки заученно и сноровисто делали свое дело, пока мозг боролся с полудремой. Окончательно Анатолий пришел в себя, оказавшись в кабине. А сейчас с каждой минутой нарастало в нем то радостное оживление, которое он испытывал всегда в пути.

Дорога была по-утреннему пустынна. Автомобили шли ходко, размеренно. На длинных спусках, на поворотах Анатолий видел сразу почти всю колонну и радовался тому, как четко ведут машины его друзья.

«Маслозаправщик впереди — это машина рядового Александра Козлова,— определил он. — Ну, тут удивляться нечего. Ездит парень отлично. И специалист каких поискать. Свой ГАЗ—66 знает назубок, наощупь... Сзади, за мной едут молодые ребята, земляки и неразлучные друзья Николай Васин и Александр Власкин. Эти службу начали недавно — а уже полностью в нее втянулись, служат легко, с охотой. Как это они говорили... «нам на роду написано быть хорошими солдатами!». Видно, гордятся тем, что родились в тех же краях, что и маршал Георгий Константинович Жуков — в Жуковском районе Калужской области. Оба овладели специальностью шофера еще до армии, в калужской автошколе и не упускают случая, чтобы лишний раз напомнить об этом...»

Удивляться тут нечему — время учебы в автошколе действительно вспоминается сейчас как самое радостное: первое знакомство с автомобилем, первые самостоятельные выезды... Ему, Анатолию, это так понятно — он ведь тоже прошел учебу в ДОСААФ. И связь со школой не порывает. Вот только позавчера, вернувшись из рейса, увидел на своей тумбочке письмо. Прочитал обратный адрес — «Владимирская обл., г. Александров, автошкола ДОСААФ» — и повеяло родным, близким...

Юрий Николаевич Солдатов — один из преподавателей — благодарил своего ученика за привет, который Анатолий передал Солдатову через своего отца, Николая Ивановича Иванова, водителя-инструктора учебного комбината александровского автотранспортного предприятия. Рассказывал он и о школьных новостях: завершено строительство автотрека, в классах появилось новое оборудование, парк пополнился двумя современными автомобилями «Урал—375» и ГАЗ—66. И потому, дескать, преподавателям работать, а курсантам учиться стало намного легче. В конце письма Юрий Николаевич просил Анатолия написать в школу, рассказать поподробнее о службе, чтобы молодые курсанты, будущие военные шоферы, почувствовали свою ответственность перед армией.

«Да,—удрученно вздохнул солдат,— ответить на письмо так и не успел. Теперь все откладывается до возвращения в часть. Впрочем, наверно, и к лучшему — можно написать и об этом марше, и о вчерашнем тематическом вечере. Пусть ребята знают — солдаты не только «несут тяготы», но и отдыхать умеют...»

Весеннее солнце озорно выглянуло из-за леса, будто подмигнуло, потом еще раз, еще, и вот уже его низкие косые лучи заскользили по дороге. Она заблестела, преломила эти лучи на сотни мелких острых стрел и бросила их навстречу машинам.

Казалось, колонна только этого и ждала, — пройдя еще немного, она сползла на обочину, сжалась в сплош-

ную многоколесную гусеницу и остановилась.

На построении командир объявил, что первая часть задачи — подъем и вывод автомобилей за пределы городка — выполнена отлично, с опережением нормативов, и выразил надежду, что в ходе начинающихся тактических учений автомобилисты так же хорошо справятся и с другими задачами.

Для рядового Анатолия Иванова это были уже не первые учения. Он отлично помнил трудности зимних челночных рейсов, когда приходилось с утра до ночи (а то и ночью!) возить горючее на полевой склад ГСМ. Тогда он сработал хорошо и заслужил благодарность генерала. А теперь, весной, Анатолий и вовсе не сомневался, что справится с любым заданием.

«Эти месяцы не прошли даром, — рассуждал он. — Я многому научился, стал лучше понимать автомобиль. Значит, больше вероятность успеха. Но личный успех — слишком мало для ротного комсомольского секретаря. Надо, чтобы каждый комсомолец, каждый шофер выполнил свою задачу — тогда и совесть комсомольского вожака может быть спокойна. Кстати, как там дела у Ермакова?.. Надо бы добежать до него, спросить про тормоза...»

Но Ермаков, используя короткий привал, уже бежал к нему, поднимая вверх кулак с отогнутым большим пальцем, и, чтобы его окончательно поняли, еще издали кричал: «Все в порядке, Толя, держат и не греются!» И он бы добежал и еще что-то, наверное, рассказал, но навстречу ему покатилась вдоль колонны команда «По машинам!».

Колонна тронулась, и вновь навстречу потекла под колеса дорога.

Когда на одном из спусков Анатолий привычно тронул педаль тормоза и ощутил знакомое сопротивление и вслед за ним автомобиль стал послушно терять скорость, он снова вспомнил Ермакова, вчерашний день и улыбнулся. Неспроста Василий сегодня так радуется. Повозились они порядком...

Утром, когда Анатолий шел в библиотеку, навстречу ему попался хмурый Ермаков.

— Что ты, Вася-Василек, голову повесил? — уже привычной строчкой из песни остановил сослуживца Анатолий. — Или обидел кто?

— А чему радоваться? — вскинулся тот. — У всех выходной как выходной, а у меня в парке работы по самое горло.

— Да что стряслось-то, скажи! — посерьезнел Иванов.

— То стряслось, что ковыряться мне весь день с этими треклятыми тормозами. Не держат — и все тут!

— Хорошенькое дельце! — Иванов даже присвистнул. — И это сейчас, когда того и гляди ученья начнутся! Дела!..

Он с сожалением взглянул на книги, потом кинул взгляд в сторону библиотеки, вздохнул и уже с выражением принятого решения сказал:

— Ну ладно! Еще пара рук тебе не мешает? Тогда пошли, навалимся вместе на твои тормоза. Будут держать, никуда не денутся!

Ермаков как-то подозрительно-недоверчиво глянул на Анатолия — не разыгрывает ли, но комсорг был серьезен.

И они пошли в парк. И весь день — только на обед в столовую сбегали — ремонтировали машину. Работа была хоть и несложная, но трудоемкая: пришлось переклепать все накладки, прокачать и потом отрегулировать тормоза. Одному бы Василию за день, конечно, не справиться.

Сейчас машина рядового Ермакова идет в общем строю. И от этого на душе у Иванова становится тепло.

Неожиданно потемнело — сизое облако наползло на сверкающее в вышине солнце. К нему подтянулось еще одно. Туча на глазах чернела, набухала. Громыхнуло раз, другой — и из нее, как из продырявленной бадьи, хлынул крупный весенний дождь. По стеклу ритмично заерзали дворники. Но колонна продолжала безостановочное движение и вскоре вышла из зоны дождя. Снова засияло солнце, открылись дали.

«Дороги, дороги! Сколько вас, расчертивших землю вдоль и поперек, убегает к манящим и никогда не досягаемым горизонтам! Сколько машин мчится вот сейчас, в эти самые минуты, сколько пар шоферских глаз глядит на вас, — с волнением и радостным душевным подъемом думал солдат. — Может, и отец в этот момент где-то за рулем? Может, и друг мой, Саша Пушков где-то далеко отсюда ведет свой грузовик? Ему ведь самый раз вернуться из командировки. Опять привезет ворох впечатлений и будет несколько дней рассказывать. Прошлый раз был в районе Курска — вернулся переполненный, столько увидел. И тут же предложил тему следующего комсомольского собрания — «Об огневой подготовке водителей». Да как ловко это сделал! И Анатолий живо представил ясные внимательные глаза друга...

— Знаешь, Толя, — говорил Пушков, поглаживая переплет «Операции «Цитадель», лежавшей на коленях, — тут написано и о нас, шоферах. Вот, послушай:

«...Кто-то будто окликнул его. Андрей оглянулся. К нему подползал весь окровавленный солдат. Это был шофер разбитого грузовика.

— Сейчас помогу, будем вместе лупить их!

— Сурков, родной мой, становись рядом, — только и мог сказать взволнованный Данилов.

Еще один выстрел. Точно в цель! Загоревшийся танк встал поперек, загородил путь остальным... Не верилось: фашистские танки ползли назад...»

— Представляешь, Толя, — дело было на Курской дуге, все были убиты, Данилов остался один. И как кстати оказалась в этот момент помощь шофера, который к тому же, говоря современным языком, отлично владел смежной специальностью! Вот бы о чем поговорить на собрании с нашими комсомольцами!..»

Анатолий тогда согласился с Пушковым. Теперь он подумал, что после учений этот разговор станет нагляднее.

Через несколько дней он состоялся — живой, горячий. Разговор о боевой дружбе, о преемственности поколений...

А. КОРОЛЕВ

Н-ская часть

Сорокалетие небывалого пробега

30 июля 1936 года москвичи, собравшиеся в Центральном парке культуры и отдыха имени Горького, провожали нас в дорогу. Предстояло пройти ни много ни мало — 10 000 километров. И каких километров! Москва — Горький — Казань — Уфа — Челябинск — Петропавловск — Джусалы — Аральск — Каракумы — Сталинград — Ростов-на-Дону — Киев — Минск — Москва — таков был маршрут. Нас, участниц первого в истории женского автопробега, организованного ЦК профсоюза шоферов и автоклубом, всего 45: руководители, двадцать восемь водителей, механик, слесари, врач, корреспондент, кинооператоры, представители резиновой промышленности.

Перед нами стояли такие задачи. Испытать отечественные автомобили ГАЗ—А в различных климатических условиях, на самых трудных дорогах. Продемонстрировать, как вырос технический кругозор советских женщин, их знания, их умение. И еще мы видели свою цель в том, чтобы по ходу маршрута при многочисленных встречах с населением разных районов вести пропаганду новой Конституции СССР, проект которой широко обсуждался тогда в стране.

Мы отнюдь не были спортсменками, заранее готовящимися к таким переходам. У многих уже были дети. И отправлялись в путь на тех же машинах, на которых работали в автобазах Москвы, Ленинграда, Горького. Но мы не сомневались в успехе.

Мастерство женщин-водителей экзаменовали трудные дороги Урала, степи Казахстана, где к полному бездорожью прибавились то дожди и холод, то 50-градусная жара, и, наконец, Каракумы. Здесь пришлось особенно тяжело. Двигатели перегревались, автомобили вязли в песке. Вытаскивали их на руках. По верблюжьим тропам, солончакам и пескам мы проехали 3500 километров.

Два месяца мы были в пути. 30 сентября на 17-м километре Серпуховского шоссе пробег финишировал. Все 15 автомобилей успешно прошли испытания, хотя в дороге приходилось их основательно ремонтировать. Родина высоко оценила наш успех: в октябре женщинам-автомобилисткам вручили ордена и Почетные грамоты.

По-разному сложились судьбы моих подруг по пробегу. Многие из них были участницами Великой Отечественной войны. От Волховского фронта до Берлина прошел наш командир, политработник Антонина Волкова. Погибла, выполняя боевое задание, Маша Сухова — неутомимый оператор. На многих фронтах побывала другой кинооператор Оттилия Рейзман, ныне лауреат Государственной премии.

Для большинства из нас автомобили стали делом всей жизни. Дина Лифанцева, та, что вела первую машину по каракумским пескам, долгие годы была старшим диспетчером Мосавтожелдора, возглавляла автоколонны на уборочной. Фелиция Яшунская, которая во время пробега испытывала первую советскую резину для покрышек, сейчас доктор экономических наук, работает в научно-исследовательском институте шинной промышленности. 45 лет за рулем Зинаида Баранова, водитель 5-го таксомоторного парка Москвы. Такой же долгий шоферский путь прошли Татьяна Синюкова, Галина Каширкина, Антонина Баранова.

Четыре десятилетия отделяют нас от незабываемых дней автопробега. Но, вспоминая о трудной дороге через полстраны на верных наших ГАЗ—А, мы вновь и вновь возвращаемся туда, в нашу молодость. И вновь испытываем чувство гордости за то, что выполнили задание Родины.

В. ПЛУГИНА,
механик пробега



Для трудных дорог

Опубликованное год назад («За рулем», 1975, № 9) описание конструкции цепей противоскольжения, разработанных В. Ивановым, вызвало большой интерес читателей. Редакция получила немало просьб рассказать о возможностях увеличить проходимость автомобиля и разных приспособлениях, применяемых с этой целью.

Вот одно из таких писем, москвича В. Рубцова: «К сожалению, наша промышленность пока не выпускает цепей противоскольжения. Они позволили бы многим владельцам «жигулей» и «москвичей» добираться до места, не ожидая посторонней помощи. Я хочу сам сделать что-нибудь, но не знаю подробностей конструкции».

Выполняя пожелания читателей, посвящаем нынешнее «заседание» «Клуба» этой актуальной, особенно в осенне-зимний сезон, теме. При этом мы надеемся, что заводы, перед которыми стоит задача увеличить выпуск сопутствующих автомобилям товаров, освоят производство некоторых приспособлений.

Открывает «заседание» «Клуба» заместитель заведующего отделом науки и техники нашего журнала Б. В. СИНЕЛЬНИКОВ.

Что можно сделать. Движение легкового автомобиля на плохих дорогах ограничено в большинстве случаев двумя факторами: дорожным просветом (клиренсом), когда из-за глубокой колеи или погружения колес в почву машина садится на днище, и недостаточным сцеплением колес с дорогой, вследствие чего они буксуют.

Величину дорожного просвета конструкторы определяют, исходя из назначения автомобиля, учитывая характер дорог, по которым на нем придется ездить. Абсолютное большинство легковых машин используется на дорогах, имеющих какое-либо покрытие. Скорость движения на них лежит в пределах от 40 до 90 км/час.

В прямой зависимости от скорости должен находиться важнейший параметр машины — устойчивость, которая обусловлена в основном положением центра тяжести относительно точек ее опоры (колес). Чем ниже центр тяжести и шире колея, тем выше устойчивость (при прочих равных условиях). Принятое в настоящее время для большинства легковых автомобилей соот-



Рис. 1. «Лестница», выполненная из синтетических материалов.



Рис. 2. «Лестница» с ромбовидными перемычками. Такая конструкция обеспечивает хорошее сцепление с дорогой.

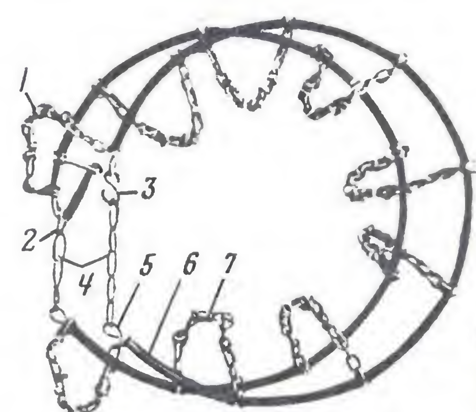


Рис. 3. Приспособление, собранное из проволоки и цепей: 1 — колечки (ролики); 2 — крюк-защелка наружного пояса; 3 — крюк внутреннего пояса; 4 — соединительные цепи; 5 — проволочный пояс; 6 — распорные трубки из пластмассы; 7 — цепные перемычки. Справа показано соединительное звено этого приспособления.

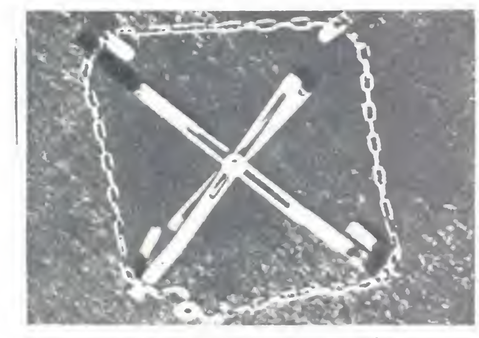


Рис. 6. Противобуксовочная скоба.



Рис. 7. Скобы реечной конструкции



Рис. 8. Пружинный браслет.



ношение этих величин выражается дорожным просветом, равным 170—190 мм, и колеей 1200—1500 мм. Для владельца автомобиля увеличить дорожный просвет собственными силами — дело весьма трудное и часто небезобидное. Вот пример.

На ранее испытанном редакцией автомобиле ВАЗ—2101 для увеличения дорожного просвета были установлены более высокие и жесткие пружины задней подвески, заимствованные от «универсала» ВАЗ—2102. На полностью загруженной машине они себя оправдали, но когда в ней ехали только водитель и один пассажир, машина была чрезвычайно склонна к заносу, особенно на скользкой дороге. Это объясняется тем, что из-за поднятой выше, чем было рассчитано, задней части произошло перераспределение нагрузки на оси — передняя перегружалась, задняя разгружалась.

А вот повлиять на другой фактор — буксование колес, ограничивающее проходимость, водитель в силах.

На скользкой ото льда или укатанного снега дороге сцепление колес с ней удается улучшить применением шин, снабженных шипами из твердых сплавов. Однако из-за «узкой специализации» широкого распространения такие покрышки не получили. Шипы, притупляясь, не могут внедриться в твердое покрытие (асфальт, бетон), и машина, попадая на него, скользит сильнее, чем на обычных шинах.

Для движения по более или менее мягкому снегу, песку, грязи применяют шины со специальным рисунком протектора. Он имеет высокие выступы (грунтозацепы) и широкие канавки между ними, благодаря которым покрышка самоочищается. К сожалению, на твердой поверхности «шина-вездеход», как и шипованная, имеет худшее, чем у обычной, сцепление из-за меньшей площади контакта. Пока не созданы покрышки, которые одинаково хорошо сцеплялись бы с твердым и мягким покрытиями. Поэтому автомобиль комплектуют на заводе шинами, предназначенными для движения по самым распространенным дорогам, то есть твердым. Однако нередко на пути автомобиля встречаются размытые или скользкие, пусть небольшие, участки дороги, подъемы, которые не удается преодолеть из-за проскальзывания колес. Вот тут-то неоценимую помощь могут оказать приспособления, временно надеваемые на колеса и предотвращающие буксование.

Какие они бывают? Применяемые ныне приспособления можно разделить на три типа — цепные, напоминающие по форме веревочную лестницу (рис. 1, 2, 3, 4, 5), скобы (рис. 6, 7 и 9) и браслеты (рис. 8 и 10). Каждое из них имеет свои достоинства и недостатки, что следует учитывать, выбирая наиболее подходящее.

При оценке той или иной конструкции принимаем во внимание следующие основные качества.

Эффективность действия, то есть способность автомобиля трогаться с места, разгоняться, двигаться, тормозить и преодолевать подъемы на заснеженной или размытой грунтовой дороге и на дороге с твердым покрытием.

Лучшие результаты при испытаниях показывают приспособления типа лестницы. Они позволяют двигаться по снегу со скоростями от 40 до 60 км/час, а по асфальту — 20—40 км/час (в зависимости от количества перемычек и их высоты). Самыми эффективными являются варианты конструкций со средними стяжками перемычек (см. рис. 2), которые как раз и удерживают автомобиль от бокового скольжения.

Легкость монтажа и демонтажа. Здесь бесспорное преимущество на стороне скоб и браслетов. Если для установки «лестницы» специалисту требуется 8—10 минут, а для снятия 1—2 минуты, то на скобы соответственно уходит 1,5—3 и 0,5—1,5 минуты.

Прочность и долговечность. Эти качества выше у приспособлений типа «лестница». Можно, конечно, добиться высокой прочности и у скоб, но усложнением и утяжелением.

Конструкция «лестницы». Приспособление состоит из двух поясов и соединяющих их перемычек. Пояса могут быть изготовлены из сварных цепей (см. «За рулем», 1975, № 9), комбинации из цепей и проволочных поясов (см. рис. 3), пластинчатых цепей — велосипедных или мотоциклетных (см. рис. 4), тросов (см. рис. 5). Как видим, конструкторы применяют не только разные материалы, но и замки разных систем.

На внутреннем поясе, который на колесе замыкают первым (а стало быть, без усилий) достаточно надежно работает даже простой крюк (см. рис. 3), изготовленный из стальной проволоки диаметром около 6 мм.

Наружный пояс при монтаже необходимо затягивать с усилием, чтобы приспособление плотно облегало шину. Наиболее простым соединительным элементом также является крюк (см. рис. 3). Действуя сначала как рычаг, он натягивает пояс, а затем запирает его и сам фиксируется кольцом. Монтаж посредством крюка вынуждает прилагать заметное физическое усилие. Меньше сил требуют замки с двумя захватами-рычагами и эксцентриком, применяемые А. Ивановым (см. «За рулем», 1975, № 9) и И. Левитиным (см. рис. 4). Их основной недостаток — сложность изготовления и трудность очистки от грязи.

В этом отношении имеет преимущество резьбовой замок, использованный В. Михайловым (см. рис. 5).

Для шин с посадочным диаметром 13 дюймов оптимальным количеством перемычек у «лестницы» признано девять. Их обычно делают из сварных или пластинчатых (велосипедных, мотоциклетных) цепей. На некоторых зарубежных образцах пояса и перемычки выполнены из высокопрочных синтетических материалов (см. рис. 1).

Для уменьшения износа средних звеньев сварной цепи на них надевают колечки, согнутые из стальной проволоки (см. рис. 3).

С поясами перемычки соединяют разными способами. Внимания заслуживают наиболее простые и доступные варианты с использованием распорных трубок (см. рис. 4 и 5).

Окончательно размеры приспособления устанавливают и проверяют на запасном колесе. На нем же следует потренироваться в установке приспособления. Нужно иметь в виду, что в дороге эту операцию придется делать на снегу или на земле. Поэтому необходимый комплект для работы должен быть приготовлен заранее. Это — домкрат и опора для него (прочная дощечка), халат или старый плащ, чтобы не испачкаться при закреплении цепи с внутренней стороны колес, тряпки для очистки цепей после демонтажа.

Монтировать «лестницу» можно и не вывешивая колесо домкратом — достаточно расстелить на земле и наехать на нее. Но это труднее, да и времени в результате занимает больше.

Скобы (грунтозацепы). Их главное достоинство — легкость и быстрота установки. На колесо монтируют три-четыре скобы, которые позволяют выбраться застрявшей в грязи или снегу машине, но не двигаться по более или менее твердому покрытию. На рис. 6 и 7 представлены зарубежные образцы скоб, а на рис. 9 — приспособление, разработанное автолюбителем В. Алякиным. Он усовершенствовал конструкцию, предложенную В. Быковым (см. «За рулем», 1972, № 10), сделав ее более жесткой и защитив резьбу стержней от часто случавшихся повреждений.

Браслеты. Это наиболее простые и, вероятно, самые древние приспособления, применяемые как на автомобилях, так и на мотоциклах. В элементарном виде — это цепь, продетая в отверстие диска колеса (или между спицами — на мотоцикле) и охватывающая шину.

Обычно на колеса монтируют три, реже четыре-пять браслетов, тогда эта работа не занимает слишком много времени. Чтобы выехать из грязи, песка, снега, такого количества хватает, но при движении по более или менее твердой почве сильно ощущаются удары колеса (браслета) о дорогу, так же как со скобами, что вредно отражается на работе трансмиссии и подвески.

На современных легковых автомобилях, особенно на «жигулях», массивные цепные браслеты применять небезопасно, так как их диски могут деформироваться от действия больших местных нагрузок.

В продаже появились браслеты, изготовленные из транспортерной ленты и отрезка цепи. Они довольно быстро застегиваются на колесах при помощи пряжки и позволяют преодолевать трудные участки дороги.

А теперь познакомимся в деталях с конструкциями, разработанными читателями журнала. Даем им слово.

M8 правая и левая

Концы облудить

M8 левая

правая

И. И. ЛЕВИТИН. Пояса (см. рис. 4) приспособления сделаны из пластинчатых цепей с шагом 12,7 мм длиной по 96 звеньев в каждом. Шесть перемычек — из сварной цепи по 17 звеньев (шаг и ширина звена 19 мм, толщина прутка 5—6 мм).

Для соединения (узел «а») с поясами на концевых звеньях 3 у сварных цепей перемычек сделаны углубления, позволяющие протянуть через них пластинчатые цепи. Закреплены перемычки на внутренних пластинах скобами 4. Первая перемычка располагается на седьмом звене от конца пояса, остальные — через каждые 16 звеньев.

Внутренний пояс застегивается крюком 5 (узел «б»), а наружный — замком с двумя рычагами-крюками (узел «в»). Сам замок состоит из двух пластин 7, склепанных через распорные втулки 8, на которых свободно поворачиваются рычаги 6.

Перед сборкой цепи на запасном колесе надо сделать контрольную установку при помощи двух шпилек длиной 120 мм с резьбой M4 на одном конце.

Цепь подходит к шинам всех размеров, применяемым на «жигулях».

Адрес для справок: 456400, Челябинская область, г. Чебаркуль, ул. Ленина, 29, кв. 23

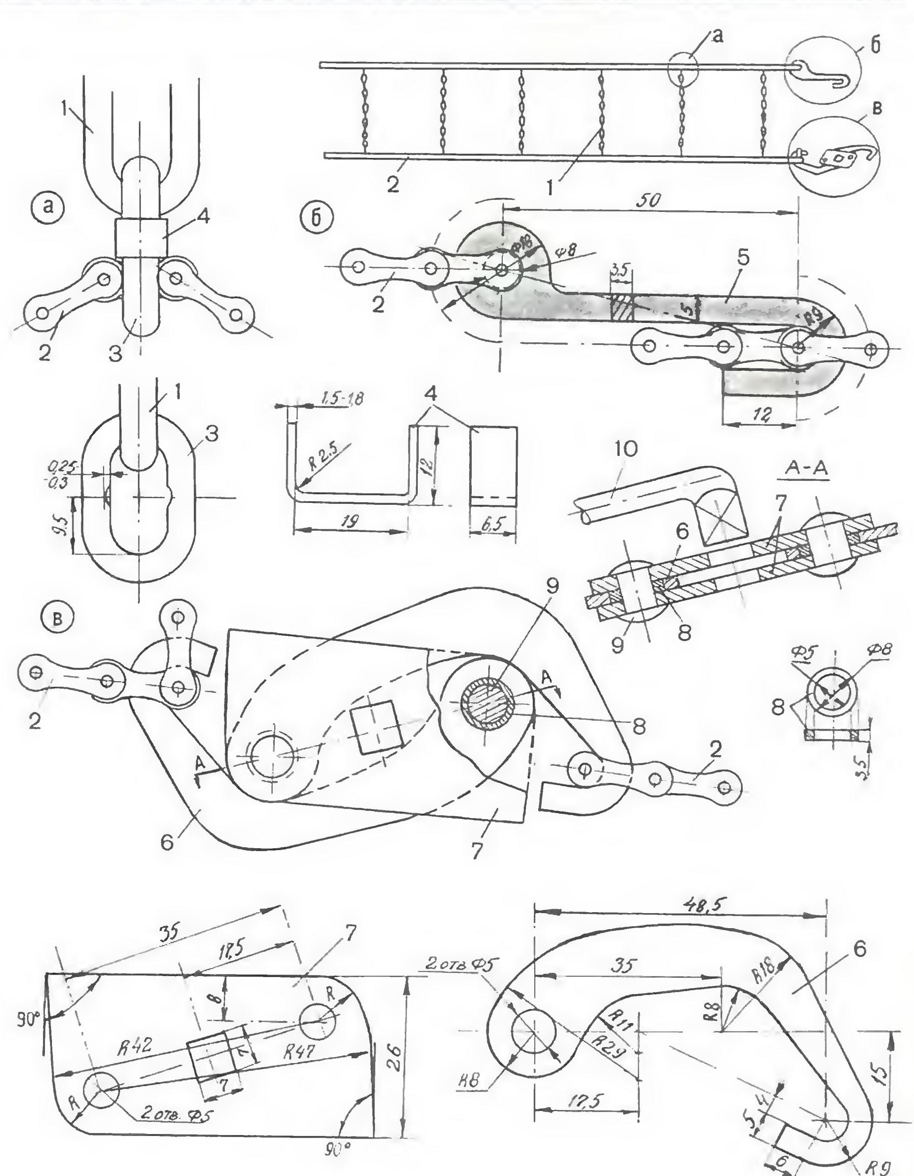


Рис. 4. Приспособление из цепей двух типов, разработанное И. Левитиным: а — узел соединения двух цепей; б — узел соединения внутреннего пояса; в — узел замка для наружного пояса. Обозначение деталей: 1 — перемычка из сварной цепи; 2 — пояс из пластинчатой цепи; 3 — соединительное звено перемычки; 4 — скоба; 5 — крюк внутреннего пояса (2 шт. из 3,5-миллиметрового стального листа); 6 — рычаг (2 шт. из 3,5-миллиметрового стального листа) замка для наружного пояса; 7 — пластина замка (2 шт. из 3,5-миллиметрового стального листа); 8 — распорная втулка (2 шт.); 9 — заклепка (2 шт.); 10 — четырехгранный ключ.

В. А. МИХАЙЛОВ. Пояса приспособления (см. рис. 5) выполнены из тросов диаметром 4 мм, длиной в развернутом виде 1625 мм каждый. Перемычки длиной 220 мм (их 12 штук) сделаны из мотоциклетной (от «Восхода») цепи. Концы тросов свернуты петлями и закреплены зажимами, что позволяет регулировать их длину. Соединяются пояса посредством резьбовых наконечников и винтов с левой и правой резьбой. Перемычки на тросах зафиксированы трубками диаметром 6 мм и длиной 116 мм (всего 22 штуки).

Рис. 5 «Лестница» из троса и цепей, разработанная В. Михайловым: 1 — наконечники с левой (2 шт.) и правой (2 шт.) резьбой; 2 — трос диаметром 4 мм; 3 — зажим; 4 — трубка; 5 — цепь; 6 — винт (2 шт.); 7 — болт М6×12 и гайка (по 12 шт.).

Монтировать приспособление легче на вывешенном домкратом колесе. Навернув винт на одну-две нитки, расправляем тросы и перемычки, а затем окончательно затягиваем винты. На это уходит около 5 минут. Весит приспособление 2,5 кг. Оно позволяет ездить не только по снегу, но и в гололед.

Адрес для справок: 423530, г. Набережные Челны, 30/06, кв. 100

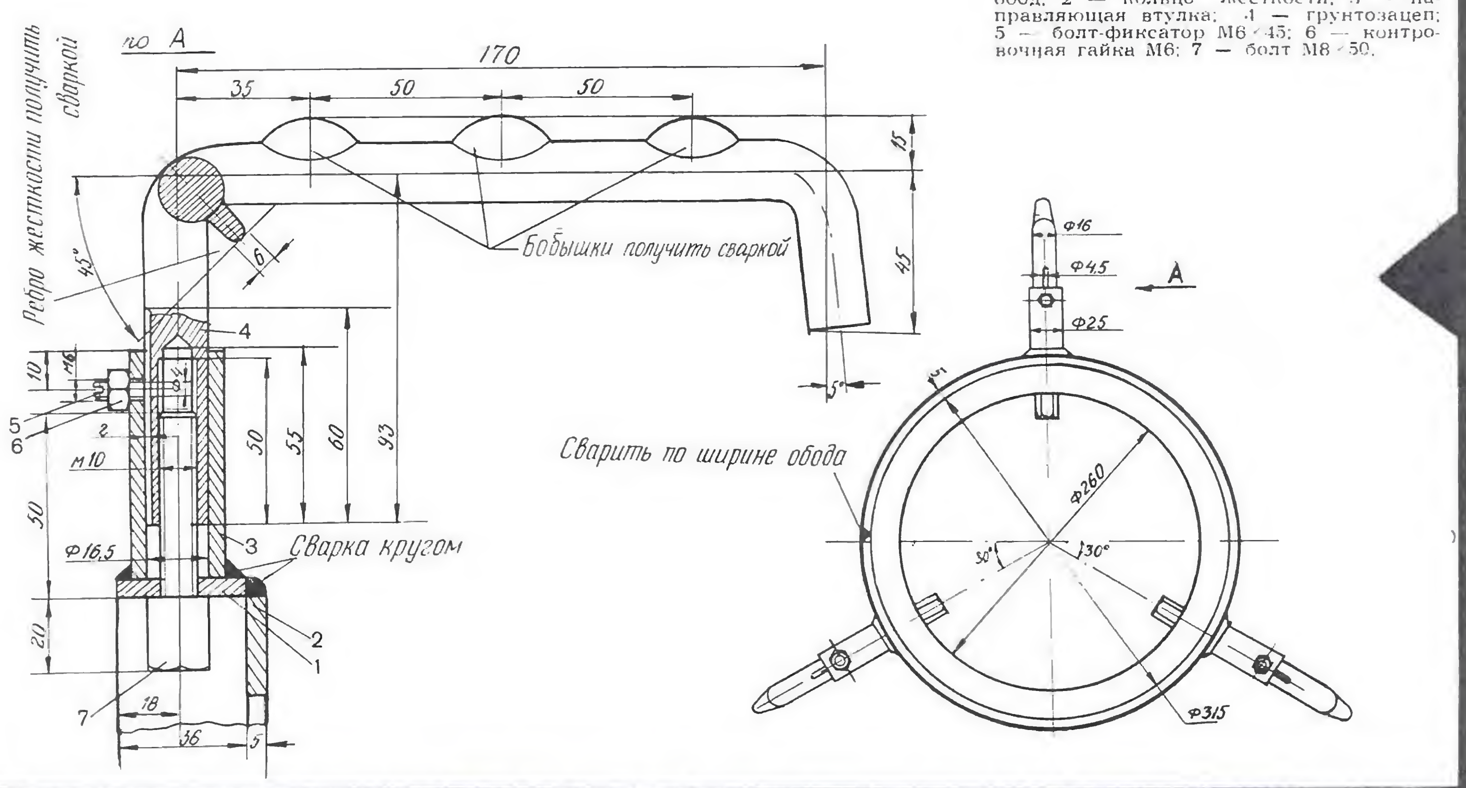
В. П. АЛЯКИН. Основание приспособления (см. рис. 9) сварено из обода 1 и кольца 2. Грунтозацепы 4 перемещаются в направляющих втулках 3, защищающих резьбу от грязи. Затягиваются грунтозацепы болтами с удлиненной (для удобства пользования) головкой. Чтобы они располагались перпендикулярно плоскости вращения колес, во втулках предусмотрены фиксаторы, закрепляемые в нужном положении гайками.

Приспособление разработано для «жигулей» с шинами 6,15—13.

Для других шин необходимо изменить соответственно ширину захватов.

Адрес для справок: 456021, Челябинская область, г. Сим, ул. Кирова, 22, кв. 26

Рис. 9. Приспособление В. Алякина: 1 — обод; 2 — кольцо жесткости; 3 — направляющая втулка; 4 — грунтозацеп; 5 — болт-фиксатор М6×45; 6 — контровочная гайка М6; 7 — болт М8×50.

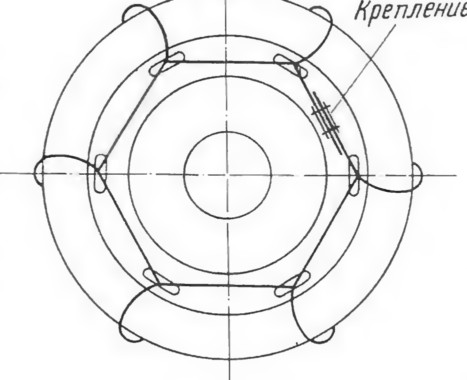


А. С. ДОЛЖИКОВ. Рекомендую простое и, на мой взгляд, достаточно эффективное приспособление, которое поможет вашему автомобилю без особых затруднений преодолеть скользкий участок дороги, грязь, песок.

Из старого транспортерного полотна толщиной 6—8 мм вырежьте две полосы шириной 20—25 мм и длиной 4.7 м (размер для шин 6,45×13 автомобиля «Москвич—412»). Можно даже взять и подходящие куски капроновой 10-миллиметровой веревки.

Затем приподнимите поочередно задние колеса и обвяжите их (см рис. 10), пропустив веревку через отверстия на диске. Свободные концы полосы стяните, наложите один на другой и зажмите.

Рис. 10 Веревочный браслет А. Должикова



Адрес для справок: 630064, г. Новосибирск, ул. Ватутина, 51, кв. 8

На приспособления, показанные на рис. 1, 2, 3, 6, 7, 8, редакция чертежами не располагает.







В шестой раз

Кубок Европы снова у советских мотоболистов

Это были счастливые, волнующие минуты. В наступившей тишине, непривычной после грохота мотоциклетных моторов и кажущейся потому особенно торжественной, прозвучал Государственный Гимн Советского Союза, и нашей славной мотобольной дружине под овацию всего стадиона был вручен Кубок Европы. А затем традиционный круг почета с высоко поднятым над головами спортсменов трофеем, поздравления от совершенно незнакомых людей, восхищенных блестящей игрой советских мотоболистов, и бесконечные просьбы дать автограф.

Все это было и в прежние годы и, казалось бы, можно уже привыкнуть к постоянным победам наших мастеров кожаного мяча на международной арене. Но никогда еще Кубок не доставался нам с таким невероятным напряжением сил. Даже старожилы сборной, на счету которых уже по три наивысших достижения в этих самых ответственных соревнованиях лучших мотоболистов Европы, не помнят более трудного и драматичного финала, чем в нынешнем году.

Трудности начались еще задолго до отъезда советской команды из Москвы, где она проходила тренировочный сбор. Собственно, тренировочным его не назовешь, поскольку все пятнадцать дней с самого утра до поздней ночи мотоболисты занимались ремонтными работами. Дело в том, что ковровский завод, обещавший сделать для сборной десять специальных мотоциклов на базе кроссового варианта класса 250 см^3, этот ответственный заказ не выполнил. Пришлось готовить машины, на которых наша команда впервые выступила еще в 1973 году. Понятно, сколько труда понадобилось вложить в технику, давно нуждающуюся в заслуженном отдыхе.

Так прошел начальный этап на пути к Кубку. И вот сборная в пути. Ее состав остался прошлогодним: те же пятеро спортсменов из элистинского «Автомобилиста» — вратарь Николай Белявцев, Василий Кравцов, Николай Молчанов, Андрей Резников, капитан команды Николай Анищенко и двое из полтавского «Алмаза» (бывшего «Вымпела») — Юрий Алексинский и Виталий Захаров. Все мастера спорта международного класса, опытные бойцы, составляющие вместе дружный коллектив. В делегацию вошли также два арбитра — судьи всесоюзной категории бакинец Константин Лалаян и москвич Юрий Мансветов.

На этот раз организаторами очередного розыгрыша Кубка Европы были мотобольные клубы трех находящихся по соседству городов на юго-западе ФРГ — Куппенхайма, Дурмерсхайма и Мерша. Места эти хорошо знакомы нашим спортсменам. Ведь именно в Мерше состоялось в 1967 году первое международное выступление советской сборной. Затем здесь она не раз боролась за Кубок, проводила товарищеские матчи. Таким образом, времени на акклиматизацию, вроде бы, и не требовалось. Но свои коррективы в подготовку к соревнованиям неожиданно внесла погода — нынешним летом в ФРГ стояла настоящая тропическая жара: днем ртутный столбик даже в тени не опускался ниже 36-градусной отметки. Играть на солнцепеке, согласитесь, трудно, а тут еще организаторы, стремясь сэкономить, пред-

---

Диалог у кромки трассы

Кубок дружбы по картингу

Над судейской трибуной флаги шести стран. Картингисты ВНР, ГДР, НРБ, ПНР, СССР и ЧССР собрались в Москву на очередной, второй этап розыгрыша Кубка дружбы. На площади перед столичным Дворцом спорта в Лужниках белыми линиями размечена трасса. Из парка машин доносится визг картинговых двигателей — идет последняя проверка перед стартами. Тут же руководители сборных команд. Мы беседуем с ними.

Руководитель сборной ВНР **Н. ДВОРСКИЙ** вздыхает: «Как летит время. Ведь, кажется, еще недавно стали проводить этап в Москве, а встречаемся здесь в девятый раз, — и тут же многозначительно добавляет: — Похоже, что в этом году вы уже подпираете картингистов из ЧССР».

В. БОУРЖИЛ, возглавляющий чехословацких спортсменов, постукивая ботинком по колесу карта, говорит: «Хотя в команде еще сильны ветераны (кивок в сторону Ф. Дыкаста и П. Кыселы), подрастает у нас и способная смена (взгляд на стоящего рядом М. Шимака). Советская сборная в этом году стала сильнее, чем год назад, — продолжает он. — Считаю «особо опасными» ваших М. Рябчикова и совсем юного П. Бушланова».

«Смена поколений — процесс сложный, — замечает «шеф» картингистов ГДР **З. БОРАН.** — Наши ребята — Х. Винцлер, Ю. Кох, Х. Шульц прежде не раз одерживали победы. Теперь время заявить о себе молодежи».

«Мы тоже обновили команду, — вступает в разговор **В. ВИТЕК**, руководитель польской сборной. — Да и технику тоже. По примеру сборной СССР построили десяток однотипных картов. Благодаря взаимозаменяемости деталей упростился ремонт машин между заездами».

«Техника с каждым годом играет все большую роль, — добавляет **Д. СЕМЕРДЖИЕВ**, возглавляющий болгарскую команду. — Чтобы быть впереди, мало отлично управлять машиной. Надо и мотор сил на двадцать пять, и специальные шины — для мокрой и сухой дороги, — и электронное зажигание. Пока у моих картингистов этой техники, увы, еще нет».

Ю. СТАВРОВСКИЙ, тренер советских картингистов оживляется при словах о мощности двигателей: «С такими моторами, как у гонщиков ЧССР, ох, как не легко спорить! Мы со своих двигателей «снимаем» ну не более 23 сил (ездим на 125-кубовых моторах от кроссовых чезетов). Пытаемся компенсировать разницу в мощности спортивной, волевой подготовкой картингистов».

Шесть заездов пронеслись как шесть вихрей. В первом все 12 кругов лидировал Рябчиков. За ним, словно тень, гнался Бушланов, а на третье место пробился Павел Кыселы. Во втором заезде молодой Шимак оторвался от победителя первого этапа Дыкаста, которого, в свою очередь, упорно, но безуспешно преследовал А. Зайцев. Полным драматизма был третий заезд, где почти бессменного лидера П. Кыселы на последнем круге обошел Бушланов. Третьим здесь финишировал М. Густешов. В четвертом заезде занявшие соответственно второе и третье места Рябчиков и Р. Акопов не смогли настичь Шимака, который первенствовал и в пятом заезде, опередив Бушланова и П. Кыселы. И наконец, последний заезд выиграл Рябчиков, не оставивший никаких надежд Дыкасту (второе место) и Акопову (третье место).

Пока шел подсчет результатов — тонкое и нескорое дело — опять перекидываемся несколькими словами с руководителями команд.

СТАВРОВСКИЙ: «Ребята поставленную задачу выполнили. Правда, М. Густешова подвел в пятом заезде мотор, но все боролись с полной отдачей сил. И, что меня радует, боролись главным образом за командный результат».

Советская спортивная делегация (слева направо) в первом ряду: Ю. Алексинский и Н. Белявцев; во втором ряду — Н. Молчанов, К. Лалаян (судья), Ю. Мансветов (судья), Н. Анищенко, В. Кравцов, А. Резников и В. Захаров.

ложили очень жесткий регламент: каждая команда ежедневно проводит по два полных, продолжительностью в 80 минут, матча с двухчасовым перерывом между ними. Времени для отдыха, восстановления сил и ремонта мотоциклов, таким образом, не оставалось. Эти два часа уходили на погрузку машин в автобус и переезд в другой город к месту очередной встречи. (Напомним, что на первом этапе розыгрыша Кубка команды проводили игры между собой в один круг, а затем две сильнейшие оспаривали приз в финале.)

Турнир открылся матчем сборных СССР и ФРГ. Его проводила бригада судей из Франции и Голландии. Не очень-то принято оценивать действия арбитров, но уж слишком откровенно предвзято, не по-спортивному действовал голландец, и об этом приходится писать. Он просто не желал видеть нарушений со стороны хозяев поля, а советских спортсменов штрафовал без всякого повода. Пять раз удалял он их на одну минуту, беспрестанно назначал в ворота сборной СССР 16-метровые штрафные удары, наконец, засчитал гол, после того как Н. Белявцев взял мяч, находясь примерно в метре от лицевой линии. Все это сделало игру нервозной и резкой, но сомнений в превосходстве советских мотоболистов ни у кого не было. В итоге первая победа со счетом 4 : 2 (голы забили Захаров, Молчанов и дважды Алексинский). В это же самое время наши арбитры зафиксировали в Куппенхайме легкую победу французов над голландцами 6 : 0.

Через два часа сборная СССР в Мерше начала поединок против своего главного соперника в борьбе за Кубок — команды Франции. Затратив много сил в первой встрече, наши спортсмены действовали не так остро. Французы же, уделив главное внимание обороне, навязали нам по всему полю жесткую, силовую борьбу. Особенно преуспел в этом Г. Паттеньён, рослый, физически сильный мотоболист, безусловно, лучший в своей команде. Наше положение осложнилось тем, что мы были в меньшинстве из-за неполадок в мотоциклах. К тому же вновь отличался своей необъективностью голландский арбитр, применивший к Резникову высшую меру наказания — удаление до конца игры. Долгое время счет был ничейным 1 : 1. Но в четвертом периоде дальний удар Паттеньёна достиг цели. Сборная Франции одержала в турнире вторую победу.

Тем временем команда ФРГ выиграла у голландцев 5 : 1. Таким образом, французские мотоболисты практически обеспечили себе выход в финал. Сохраняли шансы на это и сборные СССР и ФРГ. Но перед хозяевами стояла более трудная задача — на следующий день им нужно было одолеть французов с перевесом в три мяча. Нам же требовалось добиться преимущества в четыре мяча во встрече с более слабой сборной Голландии — дебютантом турнира.

Душным утром следующего дня арифметические подсчеты были отложены в сторону, и претенденты на выход в финал принялись за реализацию домашних заготовок. Нашей команде понадобилось всего два периода, чтобы выполнить программу-минимум: Анищенко, Захаров, Молчанов (трижды) и Алексинский (дважды) довели счет до 7 : 0. Голландцы, хотя и выступали на мощных «сузуки», показывая порой неплохую технику езды, в тактическом плане были подготовлены слабо. Окончательный счет в этом матче оказался рекордным для турнира — 12 : 0. Жаль, что блестящую игру советской сборной не удалось заснять на пленку: получился бы отличный учебный фильм по технике и тактике современного мотобола.

Прибыв в Дурмерсхайм уже в ранге финалиста, команда СССР узнала, что соперником ее будет сборная Франции, которая здесь в острейшем поединке одолела хозяев поля 2 : 1. Эту новость наши мотоболисты восприняли спокойно, даже с некоторым удовлетворением. Представлялась возможность доказать, что предыдущее поражение — не более чем случайность.

И вот финал. Силы у обоих претендентов на пределе. А тут как назло в самом начале матча мяч оказался в сетке наших ворот после удара того же Паттеньёна. Но именно с этого момента преимущество наших мотоболистов стало подавляющим. Резко взвинтив темп, они буквально обрушили шквал атак на ворота соперников. Трижды советских спортсменов грубо сбивали в штрафной площади, но свисток голландского арбитра молчал. Четыре раза мячу, казалось, уже не миновать сетки ворот, но французского голкипера выручала штанга. Гол назревал. И вот, наконец, капитан команды Николай Анищенко заставил соперников начать с центра поля. А под занавес этого самого напряженного матча турнира Молчанов сильнейшим ударом принес победу нашей сборной. Кубок Европы в шестой раз у советских мотоболистов! Потом были счастливые минуты чествования сильнейшего коллектива континента — цветы, почетный трофей, медали Международной мотоциклетной федерации. Потом было длительное турне по городам ФРГ и Франции, во время которого наша команда провела восемь товарищеских игр и во всех одержала победы. Общий итог выступлений — 77 забитых и лишь 15 пропущенных мячей.

Да, советские мотоболисты и в нынешнем году продолжили свой триумф. Они вновь добились успеха, несмотря на то что уровень подготовки спортсменов Франции и ФРГ был как никогда высоким. Многие технические приемы, которые раньше имелись на вооружении только нашей команды, ими теперь освоены. К тому же выступают они на мотоциклах «Сузуки», «Майко», «Бультако» мощностью в 35—37 л. с.

Приходится с сожалением констатировать, что советский мотобол (единственный, кстати, вид мотоспорта, который представлен на международной арене отечественной техникой) за все 13 лет своего существования не получил от ковровского завода ни одного специального мотобольного мотоцикла. То, на чем выступают наша сборная и клубы, — это обычные кроссовые варианты «Ковровца». Сами мотоболисты вынуждены вносить столько переделок, что один их перечень занял бы целую страницу.

Своими победами в розыгрышах Кубка Европы наши спортсмены, честное слово, заслужили право выступать на специальных, сделанных только для мотобола мотоциклах. Огромная потребность в них и в клубах, культивирующих эту увлекательную игру. Если они появятся, завод получит отличную рекламу своей продукции за рубежом, а у спортсменов станет больше времени для тренировок, разучивания новых тактических схем. В этом кроются большие резервы будущих успехов советского мотобола.

Б. ЛОГИНОВ,
руководитель советской делегации

ФРГ — Москва

БОУРЖИЛ: «Рады за Милана Шимака, который все три своих заезда (каждый участник стартует трижды. — **Л. М.**) провел отлично. Особенно нелегко далась ему дуэль с вашим Рябчиковым».

ВИТЕК: «Московский этап еще раз подтвердил: силы гонщиков и возможности машин настолько сравнялись, что решающее значение приобретает теперь надежность картов, в первую очередь двигателей. В этом отношении нам в Москве не повезло».

СЕМЕРДЖИЕВ: «Добавлю, что моторы МЦ, которые были на картах большинства гонщиков ВНР, ГДР и НРБ, оказались менее мощными и надежными, чем двигатели ЧЗ».

ДВОРСКИЙ: «Надежность надежностью — это забота каждого гонщика и механика. А наша общая забота — думать над дальнейшим ограничением уровня шума. Лимит по шумности в 93 децибела не спасает барабанные перепонки судей, механиков».

БОРАН: «Гонки закончились — проблемы остаются. Чтобы их обсудить, у нас в этом году есть еще четыре встречи — ведь предстоят этапы в ВНР, ЧССР, ПНР и НРБ».

Да, впереди четыре этапа, но московский уже расставил акценты. В командном зачете вновь, как и на первом этапе, первенствовали картингисты СССР. Правда, перевес в очках на этот раз был менее значительным.

Похоже, что наша сборная в нынешнем году нацелилась не просто на призовые места, но и на командную победу.

Л. МИХАЙЛОВ



Старт очередного заезда.
Фото Г. Дубейковского

Результаты соревнований

Личный зачет: 1. М. Шимак (ЧССР); 2. М. Рябчиков; 3. П. Бушланов (оба — СССР); 4. П. Кыселы; 5. Ф. Дыкаст (оба — ЧССР); 6. Р. Акопов; 7. А. Зайцев; 8. В. Иванченко;.. 14. М. Густешов (все — СССР). Командный зачет: 1. СССР; 2. ЧССР; 3. ГДР; 4. ПНР; 5. ВНР; 6. НРБ.

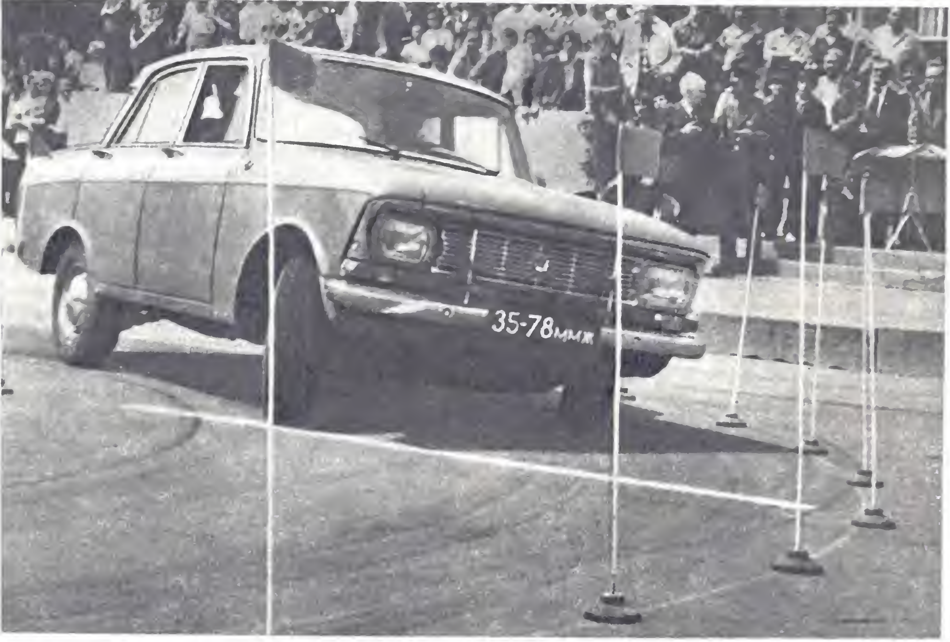
Сумма очков после двух этапов: Личный зачет: Дыкаст — 11, Акопов, Бушланов, Рябчиков — по 15, 3. Киселы и П. Кыселы — по 25. Командный зачет: СССР — 104; ЧССР — 135; ГДР — 262; ПНР — 284; ВНР — 331; НРБ — 459.

Орел. Площадь Ленина



VIII Всесоюзные соревнования школьников-автомобилистов на призы журнала «За рулем»





В этом году, так же как и в прошлом, мы начинаем рассказ об очередных наших соревнованиях с указания их точного адреса. И делаем это намеренно. Пусть все, кто читает журнал, знают, какое внимание сегодня уделяется воспитанию юной автомобильной смены.

В самом деле, многие ли аналогичные соревнования взрослых, даже всесоюзного ранга, могут претендовать на главные площади республиканских и областных центров? Водителям же школьникам путь туда открыт. Харьков, Минск, Куйбышев, Ижевск. И вот Орел. Площадь Ленина — украшение города, место праздничных торжеств, отдана сегодня юным водителям, приехавшим со всех концов страны на свой большой автомобильный праздник.

Целый год они шли к нему. Шли, постигая премудрости автодела и безопасного движения на школьных уроках, в клубах юных автомобилистов, во Дворцах пионеров, на детских автомобильных дорогах, на разных соревнованиях — от районных до республиканских.

Орел не случайно был назван местом встречи сильнейших водителей-школьников. Несколько городов (в том числе Львов, где в те же дни проходила Всесоюзная спартакиада школьников) предлагали свои услуги. Мы выбрали Орел. Выбрали не случайно. Орловской области

Две грани одного слета

В июльские дни, когда москвичи, два месяца кутавшиеся в плащи и куртки, уже потеряли надежду на летнее тепло, солнце разорвало-таки бесконечные тучи и засияло над столицей. Среди тех, кто больше всего обрадовался этому, были организаторы V Слета друзей ЯВЫ. Хорошая погода — одна из их главных союзниц. Приезжающие со всех концов страны мотоциклисты и на слете живут по-туристски, на природе, в своих палатках, да и основные соревнования участников проходят на пересеченной местности с бродами и глинистыми участками — так что дождь здесь просто ни к чему.

Было еще одно обстоятельство, требовавшее для устроителей встречи погожих дней. Впервые слет назначался в Москве, к тому же входил в программу юбилейной выставки «Мотоков». 1976» в Сокольниках — крупнейшей за 25 лет существования этого известного внешнеторгового объединения ЧССР. И было бы досадно, если бы ненастье испортило торжественное открытие Слета у главного павильона и первую часть соревнований, проходившую здесь же, в парке Сокольники.

Выставка «Мотоков» — не просто показ экспонатов—автомобилей, автобусов, мотоциклов, сельхозмашин. Это большая, насыщенная программа: День «Татры», День «Шкоды», День ЯВЫ и День ЧЗ, передача миллионного мотоцикла ЯВА и четырехмиллионной фары для «Жигулей», встречи специалистов, переговоры.

Слет друзей ЯВЫ стал не просто дополнением, а своего рода кульминацией этой программы. Во всяком случае, в день его открытия не было среди людей, пришедших на выставку, никого, кто остался бы равнодушным при виде огромной колонны мотоциклистов из Чехословакии и 20 городов СССР, двигавшейся с флагами под звуки военного оркестра к импровизированной трибуне.

Не было в тот день посетителя выставки, который бы не задержался здесь и не посмотрел торжественной церемонии открытия Слета, соревнований по фигурному вождению, «разгону — торможению».

Смысл, значение этой встречи явистов хорошо раскрыл в своем приветственном выступлении председатель оргкомитета Слета первый Герой Советского Союза, председатель Центральной секции автомототуризма Анатолий Васильевич Ляпидевский:

— Пятый Слет друзей ЯВЫ, — сказал он, — большой праздник мототуристов и одновременно — одно из свидетельств крепнущих дружеских связей, содружества между нашими народами. В течение трех дней советские и чехословацкие мотоциклисты будут соревноваться в ловкости, умении, техническом мастерстве. В течение трех дней они будут встречаться друг с другом, обмениваться техническим опытом. Слет — это и соревнование, и творчество, и сотрудничество, которое идет на пользу молодежи двух наших стран.

Об этом же говорили на открытии Генеральный директор «Мотокова» Ян Махай и представитель журнала «За рулем». Да, Слет друзей ЯВЫ — это действительно замечательный пример дружбы и сотрудничества. Но есть у него и другая грань, не менее, может быть, важная. Это возможность каждому участнику испытать самого себя, проверить, на что он способен в дальнем походе, где встречаются трудности, препятствия, где нужно проявить и волю и характер.

Устроители Слета на этот раз предложили такие сложные трассы триала (трайела), и особенно соревнований по туртехнике, что преодолеть их было возможно только ценой неимоверных усилий. Скорее всего, организаторы переборщили — ведь состязаются мототуристы, причем на стандартных машинах. К тому же в третий день соревнований зарядил

В руках победителей соревнований — команды Саратова многочисленные трофеи.

Успешно выступили в Орле ленинградские школьники, занявшие второе место. Член команды Лена Кучерявенко во время конкурса по безопасности движения.

Участники и зрители.

Фото С. Львова

принадлежит пальма первенства в Российской Федерации по организации таких соревнований в местном масштабе. Несколько лет подряд орловский областной отдел народного образования устраивает встречи команд, представляющих почти все сельские и городские школы, где преподается автотракторное дело. Здесь, мы полагали, накоплен опыт, есть на кого опереться. Действительность, как говорят в таких случаях, превзошла все ожидания...

С того момента, как юные автомобилисты из РСФСР, Белоруссии, Узбекистана, Казахстана, Литвы, Молдавии, Латвии, Таджикистана, Туркмении, Москвы и Ленинграда оказались здесь, в Орле, они почувствовали, что находятся в центре важных событий. Об этом напоминали расклеенные повсюду афиши, праздничное спортивное убранство главной площади, огромные полотнища в самом центре города: «Привет участникам VIII Всесоюзных соревнований школьников-автомобилистов!»

Чуть забегая вперед, скажем: орловские товарищи — представители многих организаций: работники обкома партии, облисполкома и его отдела народного образования, обкома ДОСААФ и его автошколы, областного автоуправления, ГАИ, — взявшись за проведение встречи юных водителей, не пожалели сил, чтобы в большом и малом подчеркнуть ее значение, ее всесоюзный характер.

Вряд ли стоит говорить, сколь это важно, когда речь идет о юношах, стоящих на пороге самостоятельной жизни, решающих вопрос: кем быть, кем стать? Ведь встреча юных водителей — это облеченное в наиболее привлекательную для ребят форму соревнований большое, важное дело, связанное прежде всего не с автоспортом, а с выбором профессии, со знанием техники, правил безопасности движения — со всем тем, что нужно обществу, стране, где автомобилизация идет семимильными шагами.

Любопытны ответы ребят — участников соревнований на наш вопрос, куда собираются они идти после школы. Все мальчики из команды Орла (они из двадцатой школы) решили не подавать документы в учебные заведения, а просить военкомат направить их служить водителями. После армии они намерены работать шоферами, испытывать новые машины (и обязательно вместе!).

Игорь Коротков и Сергей Курников из команды Москвы намерены учиться в автодорожном техникуме (кстати, они уже сейчас водят автомобиль как профессионалы и могут выполнять любые ремонтные работы). А их товарищи — Наташа Гурякова и Андрей Щекочихин поступают работать на автозавод имени Ленинского комсомола.

Сигитас Бендикас, живущий в литовском городе Таураге, готовится на факультет автомобильного транспорта Вильнюсского инженерно-строительного института. Гинтарас Диджерескис из Вильнюса тоже не мыслит себе жизнь без автодела и во чтобы то ни стало хочет продолжать занятия автоспортом.

Да, с каким бы дальним прицелом ни планировали встречи юных автомобилистов взрослые-организаторы, для них, участников, спортивная сторона дела сегодня самое что ни на есть важное в жизни. И с первых же минут соревнований — с первыми выстрелами в замечательном тире орловского обкома ДОСААФ, с первыми сериями вопросов по правилам движения — разгорается борьба, по своему внутреннему напряжению сродни олимпийской.

Бурлит толпа у «зеркала» — так называют щит, где секретариат во главе с кандидатом технических наук А. Лисовцем оперативно вывешивает результаты стрельб и конкурса знатоков правил движения. Идут подсчеты, прикидки. Основные баталии завтра, на центральной площади. Там автоэстафета, там скоростное маневрирование, и можно многое изменить, поправить. Так во всяком случае рассуждают москвичи — команды Клуба юных автомобилистов, представляющего столицу, и Детской автомобильной дороги Министерства автомобильного транспорта РСФСР, выступающей от Московской области. Так думают ленинградцы и ростовчане. Все они, постоянные лидеры соревнований, после первых двух видов неожиданно уступили саратовцам. Неожиданно потому, что команда детской автомобильной дороги Саратова — трехкратный победитель Всесоюзных соревнований, обладатель переходящего приза «За рулем», едва-едва добилась права стартовать в финале. На российских соревнованиях, проходивших под Москвой за неделю до всесоюзных, саратовцы оказались за чертой призеров, заняв лишь четвертое место. И спасло их только то, что первые два места достались командам Московской области, а к финалу от области допускалась лишь одна. И тогда все решили — в этом году произойдет смена караула: саратовцы, состав которых обновился, не смогут удержать приз. Так считали все, кроме самих волжских ребят и их наставника Александра Георгиевича Канаева. Они сделали выводы из поражения, сумели настроиться по-боевому и в четвертый раз подряд отпраздновали победу, победу по всем статьям. В самой острой конкуренции смогли-таки одолеть своих соперников и первенствовать не только в многоборье, но и в трех его видах из четырех — автоэстафете, стрельбе, соревнованиях по безопасности движения. И в личном зачете верхнюю ступеньку пьедестала почета заняли члены этой команды — совсем юный семиклассник Шамиль Богданов, просто ошеломивший всех своей ловкостью за рулем, и его землячка Галина Иванова.

Руководители, тренеры шутили: «Хорошо, что саратовцы приехали на автомобилях, а то бы не увезти им все кубки...» В самом деле: переходящий и памятный кубки «За рулем», кубок ЦК ВЛКСМ, кубок Министерства просвещения СССР, кубок Министерства автомобильного транспорта БССР, кучу личных призов завоевали ребята с саратовской детской автомобильной дороги. Второе место у ленинградцев — команды Дворца пионеров и школьников имени А. А. Жданова, третье у москвичей — городского клуба юных автомобилистов.

В заключение мы должны назвать еще одно действующее лицо, без помощи которого невозможно было бы столь хорошо организовать встречу, — это Автомобильный завод имени Ленинского комсомола. Он предоставил автомобили для соревнующихся, выделил инструкторов.

БРИГАДА «ЗА РУЛЕМ»

Результаты соревнований

Командный зачет: 1. Саратов (РСФСР) — 216,7 очка; 2. Ленинград — 234; 3. Москва — 259; 4. Ростов-на-Дону (РСФСР) — 290,3; 5. Литовская ССР — 297,3; 6. Московская область (РСФСР) — 329,5.

Личный зачет. Мальчики: 1. Ш. Богданов (Саратов); 2. М. Губатов (Ростов-на-Дону); 3. А. Лежнев (Ленинград). Девочки: 1. Г. Иванова (Саратов); 2. Н. Гурякова (Москва); 3. Е. Елисеева (Ростов-на-Дону).

Редколлегия и редакция журнала «За рулем» выражают большую благодарность партийным, советским, комсомольским органам Орловской области, оргкомитету соревнований, облоно, обкому ДОСААФ, ГАИ и транспортному управлению за отличную организацию VIII Всесоюзных соревнований школьников-автомобилистов, за внимание и заботу, проявленные к их участникам.

снова дождь. Невзирая на все это мототуристы выдержали испытания с честью. Просто уму было непостижимо, как в короткий срок — за 20—25 минут — удавалось командам пройти «туристскую полосу препятствий», расположенную на глинистой, размокшей трассе.

Вот тронулась команда — пять мотоциклистов и среди них девушка. А впереди толстенное бревно. Перенесли мотоциклы — новая задача: надо толкать машины с заглушенными двигателями по трудному участку. Потом определить по ориентиру азимут. Потом разжечь костер, да так, чтобы пламя было определенной высоты и силы (это проверяется пережиганием мокрого шнура). А еще через некоторое время надо по всем правилам поставить и снять палатку, которую везут с собой. И наконец, самое трудное — втащить на огромный, крутой холм мотоциклы. Двое толкают машину, трое сверху тянут ее за веревку.

Команда Елгавы была первой в соревнованиях по туртехнике и в триале, а рижане первенствовали в фигурном вождении и стали обладателями кубка за общекомандную победу в многоборье. Но это еще не все. Героем V Слета ЯВЫ стал также представитель Риги — Юрий Валейнис, победитель в личном зачете среди мужчин. Ему-то достался главный приз Слета — приз завода ЯВА и «Мотокова» — мотоцикл ЯВА-634. А коляску «Велорекс» завоевала Наташа Ефимова из Днепропетровска — лучшая среди девушек. Традиционные призы журнала «За рулем» за победу в конкурсах «Москва—Прага — маршрут дружбы» и по безопасности движения вручены команде Москва-II и А. Граматниексу из Елгавы.



Броды, подъемы и спуски, чередующиеся, как зубья пилы, двести поворотов — вот что такое трасса триала-трайела, которую надо пройти, стараясь не опускать ноги на землю.

Каких же усилий стоит втащить мотоциклы на этот холм!

Фото В. Ширшова



Пятый Слет был отмечен еще одним событием. У него появился главный организатор — Центральный совет по туризму и экскурсиям ВЦСПС. Отныне Слет вошел в календарь всесоюзных туристских мероприятий и будет проводиться Центральной секцией автомототуризма Центрального совета совместно с «Мотоковом» и редакцией «За рулем».

М. ГРИГОРЬЕВ

НОВОЕ СЕМЕЙСТВО «ШКОДЫ»

Внимание посетителей выставки «Мотоков. 1976» привлекли новые легковые автомобили «Шкода» моделей «105С», «105Л», «120Л», «120ЛС». Эти машины отличаются от хорошо известных читателям журнала прежних моделей «100», «110Л» («За рулем», 1970, № 7) и «110ЛС» формой и оборудованием кузова, который приобрел современные очертания.

Компоновка автомобиля с задним расположением силового агрегата, независимой пружинной подвеской всех колес, багажником в носовой части машины и пятиместным четырехдверным кузовом осталась в основном без изменения. Однако на новых «шкодах» топливный бак размещен не в багажнике, а между задними колесами. Это сделано и для увеличения его емкости и для повышения пассивной безопасности.

Между прочим, этому требованию конструкторы новых автомобилей «Шкода» придают очень большое значение. Несущий цельнометаллический кузов выполнен как жесткая коробка, передняя и задняя части которой легко деформируются при столкновениях и поглощают энергию удара. Салон же усилен профилями, чтобы свести к минимуму опасность его деформации. При этом выступающие части внутри кузова скруглены, а отдельные грани покрыты мягкой обивкой.

Поскольку велика разница в климатических условиях стран, где эксплуатируются «шкоды», вентиляция и отопление на новых моделях отличаются большой эффективностью. В частности, теплый воздух поступает в салон в нескольких местах, в том числе и к ногам пассажиров.

Все названные модели «Шкода» оснащены четырехцилиндровыми двигателями водяного охлаждения со штанговым приводом клапанов, четырехступенчатыми коробками передач, дисковыми тормозами передних колес, а также шинами с посадочным диаметром 14 дюймов.



«Шкоды-105» и «105Л» по внешнему виду практически не различаются. Обращает на себя внимание черная матовая решетка на передней части, встроенные в буфер подфарники, травмобезопасные ручки дверей, решетка вытяжной вентиляции на задней стойке кузова.



«Шкода-120ЛС» и «120Л» легко узнаются по четырем фарам, декоративной блестящей накладке на передней решетке и хромированному молдингу, окаймляющему решетку.

«ПОРШЕ-924»

Воздушное охлаждение и заднее расположение двигателя — традиционные особенности спортивных машин «Порше» — были преданы забвению при создании модели «924». Ее выпуск начался в нынешнем году на бывшем заводе НСУ в г. Некарсульм (ФРГ), ныне принадлежащем концерну «Фольксваген». Это не удивительно, так как многие его модели, в том числе и самая первая, «жук», были разработаны специалистами «Порше».

Для «Порше-924» характерно переднее расположение четырехцилиндрового (1984 см³, 125 л. с. при 5800 об/мин) двигателя с водяным охлаждением и распределительным валом в головке. Четырехступенчатая коробка и главная передача находятся сзади и соединены с двигателем 20-миллиметровым карданным валом, заключенным в трубу, которая жестко связывает оба узла. Такая компоновочная схема обеспечивает практически равномерное распределение масс между передними и задними колесами вне зависимости от нагрузки.

У новой машины хорошо обтекаемый кузов типа «2+2» с застекленной задней стенкой, играющей роль крышки багажника. Фары выдвигаются (для езды ночью); передний буфер на пружинящих опорах встроен заподлицо в кузов. Емкость багажника — 0,18 м³. Наиболее подверженные ржавлению места кузова выполнены из оцинкованного стального листа.

Подвеска всех колес независимая (спереди — пружинная, сзади — торсионная), у передних колес дисковые тормоза. Рулевой механизм реечный, гидропривод передних и задних тормозов раздельный. Система питания снабжена впрыском топлива.

Машина весит в снаряженном состоянии 1080 кг. Ее скорость составляет 200 км/час, а разгон с места до 100 км/час занимает 10 секунд. Расход топлива колеблется от 7,7 до 12,9 л бензина с октановым числом 98 на 100 км пути.

Сильно наклоненная посадка водителя и пассажира позволила довести высоту автомобиля до 1270 мм (примерно по пояс человеку среднего роста). Длина — 4213 мм (немногим больше, чем у «жигулей»), а ширина — 1685 мм. База — 2400 мм, колея — 1418 мм спереди и 1372 мм сзади.

За доплату машина комплектуется очистителем заднего стекла, автоматической трансмиссией и литыми колесами из алюминиевого сплава.



«Порше-924» отличает хорошо обтекаемый силуэт.

Для езды ночью фары выдвигаются.

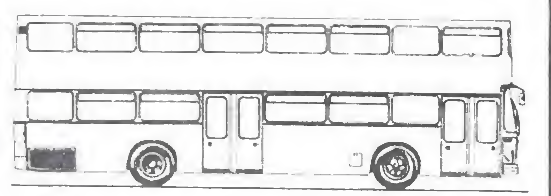
Непривычная для «Порше» компоновочная схема: двигатель спереди, коробка передач — сзади.

По габариту и основным размерам модели одинаковы: длина — 4160 мм, ширина — 1595 мм, высота (с нагрузкой) — 1400 мм, база — 2400 мм, колея — 1280 мм (спереди) и 1250 мм (сзади), дорожный просвет — 170 мм. Различия моделей нового семейства приведены в таблице.

Новое семейство «Шкоды» является хорошим дополнением к ныне выпускаемым моделям «100», «100Л», «110ЛС», «110Р», производство которых продолжается.

Модель	«105С»	«105Л»	«120Л»	«120ЛС»
Рабочий объем, см³	1046	1046	1174	1174
Степень сжатия	8,5	8,5	9,5	9,5
Октановое число бензина	90	90	96	96
Мощность, л. с.	46	46	52	58
Число об/мин	4800	4800	5000	5200
Снаряженный вес, кг	855	875	875	885
Скорость, км/час	125	125	132	142
Время разгона до 100 км/час, сек	25	25	21	18
Контрольный расход топлива, л/100 км	7,2	7,2	8,3	9,0

СУПЕРМАН



За последние годы во многих странах возрос интерес к общественному транспорту. На перенаселенных легковыми автомобилями городских магистралях стали появляться автобусы большой вместимости. Двухэтажные машины, которые строили главным образом английские фирмы, теперь стали представляться и для европейских заводов реальным решением проблемы по созданию вместительного городского автобуса.

Завод МАН (ФРГ) недавно начал выпуск двухэтажных машин модели «СД200» с 88 местами для сидения (35 на первом и 53 на втором этажах). Это внушительный автобус с несущим кузовом, расположенным сзади 192-сильным дизелем, автоматической трансмиссией и зависимой пневматической подвеской всех колес. Длина этого суперМАНа составляет 11,5 м, ширина (как требует европейский стандарт) — 2,5 м, а высота — 4 м. Весит он с полной нагрузкой 16 т.

На автобусе МАН СД200 силовой агрегат с шестью цилиндрами, расположенными в ряд горизонтально, находится в задней части машины. Сегодня фирма МАН, которая начала строить дизели с 1897 года, оснащает все свои автобусы такими двигателями. Следует отметить, что в конце XIX века одним из ведущих ее конструкторов был талантливый русский инженер и изобретатель Б. Г. Луцкой.



МОТОКРОСС

Финишировал чемпионат мира в классе **250 см³**. Борьба завершилась драматически. На предпоследнем этапе в первом заезде советские гонщики Г. Моисеев и В. Кавинов шли вплотную за лидером Х. Микколой. За два круга до финиша в баках их мотоциклов КТМ кончился бензин. Верные, казалось, 12 очков Моисеева и 10 Кавинова неожиданно обернулись нулями. Героические усилия приложил Моисеев, чтобы выиграть второй заезд и оба заезда последнего этапа. Он мог стать чемпионом мира, если в этой ситуации Миккола занял бы в обоих заездах места не выше третьего. Финн финишировал вторым уже в первом заезде последнего этапа. Этот результат обеспечивал ему почетный титул с преимуществом в одно очко.

Итак, чемпионом мира стал Хейкки Миккола, а серебряную и бронзовую медали завоевали Геннадий Моисеев и Владимир Кавинов. Причем по числу побед в заездах Моисеев (8) имел преимущество перед Микколой (7).

Среди марок мотоциклов лучший суммарный результат у завода КТМ (Австрия). На его машинах одержано 11 побед. Далее идут шведская «Хускварна» (7), испанская «Бультако» (2), чехословацкая ЧЗ (2), австрийская «Пух» и японская «Кавасаки».

Х этап (Голландия). 1-й заезд: 1. Х. Миккола (Финляндия), «Хускварна»; 2. Т. Ханссен (Швеция), «Кавасаки»; 3. Д. Померой (США), «Бультако»; 4. Г. Эвертс (Австрия), «Пух»; 5. А. Овчинников (СССР), КТМ; 6. Х. Карлквист (Швеция), «Осса». **2-й заезд:** 1. Г. Моисеев (СССР), КТМ; 2. Овчинников; 3. Эвертс; 4. Р. Бовен (Бельгия), «Монтеса»; 5. Д. Бруно (Франция), «Майко»; 6. Д. Мейес (Англия), ЧЗ.

XI этап (Швеция). 1-й заезд: 1. Моисеев; 2. Миккола; 3. Г. Палм (Швеция), «Хускварна»; 4. Овчинников; 5. Карлквист; 6. Д. Ронд (Бельгия), «Майко». **2-й заезд:** 1. Моисеев; 2. Ханссен; 3. Палм; 4. Кавинов; 5. Карлквист; 6. Бовен.

Итоговая сумма очков: 1. Х. Миккола (Финляндия) — 163; 2. Г. Моисеев (СССР) — 162; 3. В. Кавинов (СССР) — 122; 4. Д. Померой (США) — 102; 5. Г. Эвертс (Австрия) — 98; 6. Т. Ханссен (Швеция) — 95; 7. А. Овчинников (СССР) — 85.

* * *

На финише чемпионата мира после 10 этапов из 12 в классе **500 см³** лишь два спортсмена сохраняют шансы на выигрыш почетного титула: голландец Геррит Вольсинк и бельгиец Роже де Костер. Оба они заводские гонщики японской фирмы «Сузуки».

VIII этап (США). 1-й заезд: 1. Вольсинк; 2. Г. Нойс (Англия), «Майко»; 3. Г. Мозиер (США), «Майко»; 4. С. Стэкэбл (США), «Сузуки»; 5. Г. Шмитц (ФРГ), «Пух»; 6. Я. ван Вельтховен (Бельгия), КТМ. **2-й заезд:** 1. Вольсинк; 2. П. Карсмакерс (США), «Хонда»; 3. Б. Лэккей (США), «Хускварна»; 4. А. Юнссон (Швеция), «Майко»; 5. Т. Крофт (США), «Майко»; 6. А. Вайль (ФРГ), «Майко».

IX этап (Канада). 1-й заезд: 1. Вольсинк; 2. де Костер; 3. Лэккей; 4. Юнссон; 5. ван Вельтховен 6. Карсмакерс. **2-й заезд:** 1. Вольсинк; 2. Лэккей; 4. ван Вельтховен; 5. Э. ди Стефано (США), «Сузуки»; 6. Юнссон.

Х этап (Англия). 1-й заезд: 1. Нойс; 2. Вольсинк; 3. де Костер; 4. Шмитц; 5. Д. Бенкс (Англия), «Сузуки»; 6. Лэккей... 8. В. Худяков (СССР), ЧЗ. **2-й заезд:** 1. Вайль; 2. де Костер; 3. В. Аллан (Англия), ККМ; 4. Юнссон; 5. ван Вельтховен; 6. Шмитц.

Сумма зачетных очков после 10 этапов: де Костер — 178, Вольсинк — 170, Вайль — 123, Нойс — 103, Шмитц и Юнссон — по 87.

* * *

После окончания девятого этапа первенства мира в классе **125 см³** стало ясно, что почетный титул в 1976 году во второй раз завоевал бельгиец Гастон Райе на машине «Сузуки».

Хороших результатов на восьмом этапе добились советские спортсмены Ю. Худяков и П. Рулев.

Большой неожиданностью явилось успешное выступление на девятом этапе молодого американского трио: М. Смита, Р. Хэннэя, Г. Гросси. Первым двум — по 19 лет, а третий на год их старше. Не исключено, что в ближайшие годы мотокроссмены США станут играть видную роль в этом чемпионате.

VIII этап (Франция). 1-й заезд: 1. Райе; 2. 3. Велки (ЧССР), ЧЗ; 3. Ю. Худяков (СССР), ЧЗ; 4. П. Рулев (СССР), ЧЗ; 5. А. Эйнсворт (Англия), «Сузуки»; 6. В. Томан (ЧССР), ЧЗ. **2-й заезд:** 1. Велки; 2. Худяков; 3. Р. Гарвей (Англия), «Хускварна»; 4. Р. Потисек (Франция), «Ямаха»; 5. Эйнсворт; 6. Ж. Ипполит (Франция), «Кавасаки».

IX этап (США). 1-й заезд: 1. М. Смит (США), «Ямаха»; 2. Р. Хэннэй (США), «Ямаха»; 3. У. Гросси (США), «Сузуки»; 4. Г. Сугио (Япония), «Ямаха»; 5. Райе; 6. Т. Эллис (США), «Канам». **2-й заезд:** 1. Смит; 2. Хэннэй; 3. Гросси; 4. Д. Уайз (США), «Сузуки»; 5. Велки; 6. И. Хуравый (ЧССР), ЧЗ.

Сумма очков после девяти этапов: Райе — 180, Хуравый — 138, Смит — 110, Велки — 88, Гарвей — 62. Советские гонщики Худяков (50 очков) и Рулев (47 очков) идут соответственно на шестом и седьмом местах.

АВТОГОНКИ

Чемпионатом длиною в год называют первенство мира по кольцевым гонкам на машинах формулы 1. Первый его этап стартовал 25 января, а последний, шестнадцатый, который впервые будет проведен в Японии, финиширует 24 октября.

Половина чемпионата прошла под знаком превосходства марки «Феррари». Однако на восьмом этапе оба гонщика этой итальянской фирмы из-за технических неполадок в автомобилях выбыли из борьбы. Это открыло путь к победе 28-летнему Джеймсу Ханту. Многие специалисты видят в нем потенциального чемпиона мира, которому, однако, сегодня недостает соответствующей его возможностям машины.

VIII этап (Франция): 1. Д. Хант (Англия), «Мак-Ларен-Форд-М23»; 2. П. Депэлле (Франция), «Тиррел-Форд-П34»; 3. К. Паче (Бразилия), «Брэбхэм-альфа-БТ45»; 4. М. Андретти (США), «Лотос-Форд-77»; 5. И. Шехтер (ЮАР), «Тиррел-Форд-П34»; 6. Г. Штук (ФРГ), «Марч-Форд-761».

IX этап (Англия): 1. Хант, 2. Лауда; 3. Шехтер; 4. Д. Уотсон (Англия), «Пенске»; 5. Э. Прайс (Англия), «Шэдоу-Форд-ДН3»; 6. Д. Джонс (Англия), «Сертисс-ТС14».

Сумма очков после восьми этапов: Н. Лауда — 55, Депэлле — 26, Шехтер — 25, Хант — 17, Регаццони — 16, Масс — 10.

РАЛЛИ

Вторым этапом розыгрыша Кубка дружбы социалистических стран стало ралли «Золотые пески». Первое место в абсолютном зачете завоевал польский экипаж А. Ярошевич — Р. Жишковский на машине «Лянча-стратос», на втором — их земляки М. Ставовяк и Я. Ружанский («ФИАТ-124-спайдер-абарт») и на третьем — венгры А. Ферьянц и Ф. Иришфальви, выступавшие на «Рено-17-гордини».

Лучший результат советских раллистов — девятое место в абсолютном зачете и третье в классе А4-1600 см³, занятое В. Спруктом и В. Калнайсом на ВАЗ—2103.

Командный зачет: 1. ПНР; 2. НРБ; 3. ВНР; 4. СССР; 5. ГДР.

На третьем этапе — «Рейде польском» — опять победили Ярошевич и Жишковский на «Лянча-стратос». Поскольку это ралли одновременно являлось одним из этапов первенства Европы, в нем приняли участие и гонщики западных стран. Лучшими среди них оказались испанцы А. Заннини и П. Горай (СЕАТ-1800) — второе место в абсолютном зачете. Третьими были поляки К. Коморницкий и Я. Войтина на «Польском ФИАТ-125П», а четвертое место занял советский экипаж К. Гирдаускас и В. Рожукас на автомобиле ВАЗ—2103.

В командном зачете Кубка дружбы сильнейшей была сборная ЧССР. Второе место у команды НРБ. Остальные места не разыграны из-за многочисленных сходов участников.

В НОМЕРЕ:

На 2-й странице обложки — фото В. Ширшова

Адрес редакции: 103092, Москва, К-92, Сретенка, 26/1. Телефоны: 207-19-42, 207-16-30.

Рукописи не возвращаются.

Сдано в произв. 2.8.1976 г. Подписано в печать 29.8.1976 г. Тираж 2 550 000

Бум. 60×90¹/₈. 2,5 бум. л. = 5 п. л. Цена 50 коп. Зак. 458. Г-80744

3-я типография Воениздата

Издательство ДОСААФ, Москва

Почта „Зеленой волны“

Известно, что Правила дорожного движения обязывают водителей оказывать в пути возможную помощь другим водителям в случаях возникновения опасности для движения. Но как часто потерпевший аварию человек безуспешно «голосует» на дороге, а останавливается какая-нибудь пятая или десятая машина. И помощь опаздывает. Объяснения обычно одни и те же: спешил или не видел никакой опасности. Вот я и думаю, не ввести ли в Правила специальный жест, который означал бы, что водитель нуждается в безотлагательной помощи, находится в опасном положении. Знать его должны не только те, кто управляет машинами, но и пассажиры, пешеходы, в общем, все участники движения. Тогда можно будет сурово спросить с тех, кто не приходит на помощь в беде.

И. КАТАНОЙ

Молдавская ССР, г. Каушаны

ЭКЗАМЕН НА ДОМУ

Ответы на задачи, помещенные на стр. 17.

Правильные ответы — 2, 4, 9, 10, 12, 16, 18, 20, 24, 25.

I. Зона действия есть лишь у ряда запрещающих знаков, в том числе и у показанного здесь «Обгон запрещен». У указательных знаков зоны действия нет, они определяют при необходимости начало и конец какого-то участка дороги. В данном случае — дороги, по которой предоставлено преимущественное право проезда нерегулируемых перекрестков (пункты 29 и 33).

II. Знак «Пересечение с трамвайной линией» лишь информирует водителей о характере опасности, но сам по себе не устанавливает очередности проезда. И в показанной обстановке действует общее правило: при выезде с прилегающих к дороге территорий любой водитель обязан пропустить тех, кто движется по этой дороге (пункты 24, 1.3 и 84).

III. Водитель Д имеет преимущество перед всеми водителями, а водитель А — только перед теми, кто находится на второстепенных дорогах (пункты 110 и 112). Так как все остальные водители должны руководствоваться правилами проезда перекрестков равнозначных дорог, то третьим по очереди проезжает трамвай, четвертым — водитель Б, а последним — мотоциклист (пункт 111).

IV. Перед нами однополосная в каждом направлении дорога (пункт 42, 1.5), а в этом случае остановка на левой стороне не запрещена (пункт 99 «а»).

V. Мотоциклист обязан был бы уступить дорогу, если бы мешал движению во встречном направлении (пункт 26, 2.24), а при повороте налево водитель автомобиля обязан пропустить мотоциклиста (пункт 88).

VI. Желтый сигнал, включенный одновременно с красным, не отменяет запрета на движение транспортных средств и пешеходов. Он лишь предупреждает о предстоящем включении зеленого сигнала (пункт 53 «г»).

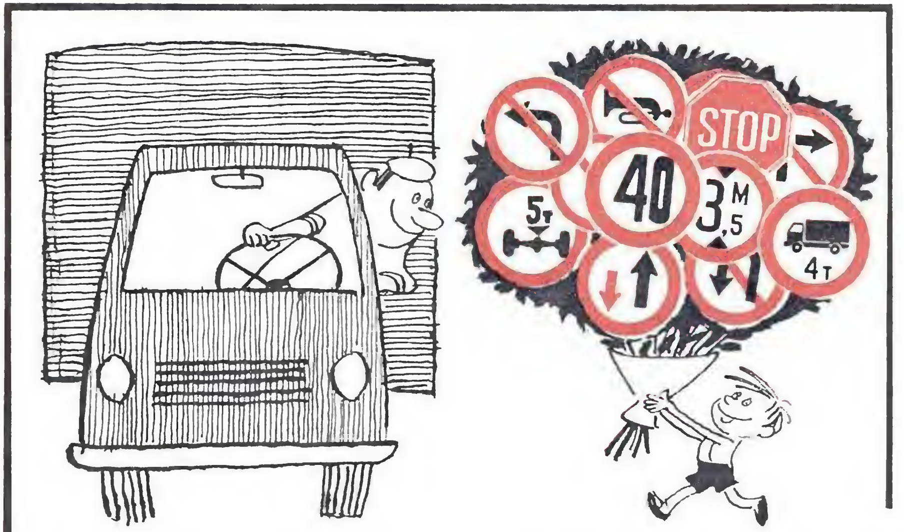
VII. На нерегулируемых перекрестках обгонять автомобили и мотоциклы с колясками можно только по дороге, являющейся главной по отношению к пересекаемой (пункт 95 «а»). Знак же свидетельствует, что перед нами пересечение равнозначных дорог (пункт 24, 1.4).

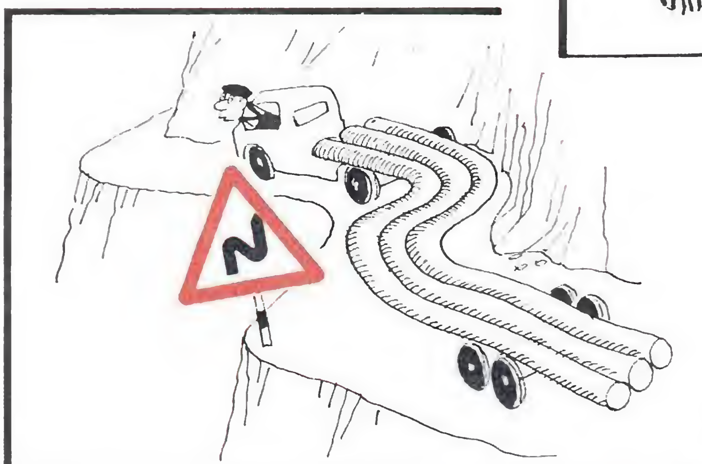
VIII. Дополнительная табличка под знаком «Место стоянки» говорит о том, что его действие распространяется на легковые автомобили и грузовые с разрешенным максимальным весом менее 3,5 т (пункт 36).

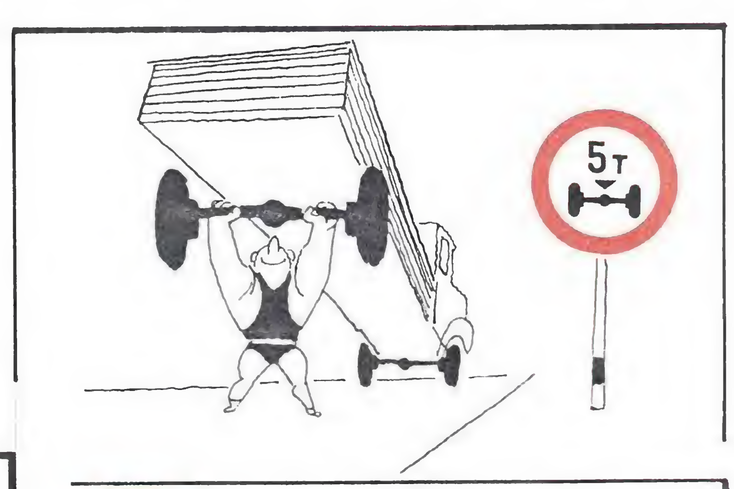
IX. Тормозной путь возрастает пропорционально квадрату скорости. Поэтому при повышении скорости вдвое он увеличится в четыре раза.

X. При перевозке такого груза длина автопоезда превысит 20 метров. Стало быть, условия его движения должны быть согласованы и с органами ГАИ (пункт 186 «к»).

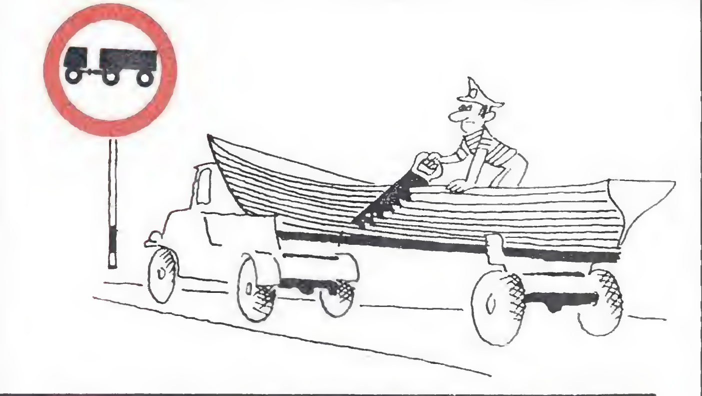
Наших читателей поздравляет с праздником художник и автомобилист Юрий ЧЕРЕПАНОВ.
Это несколько юмористических вариаций на тему «Дорожные знаки» из его книжки, которая в скором будущем выйдет в издательстве «Транспорт» вторым изданием.
«Будем знакомы!» — так назвал он этот небольшой альбом рисунков.
Что ж, знакомство полезное, добавим мы, имея в виду и сами знаки, без которых и немыслимо теперь дорожное движение, и «способ обучения», предложенный автором.



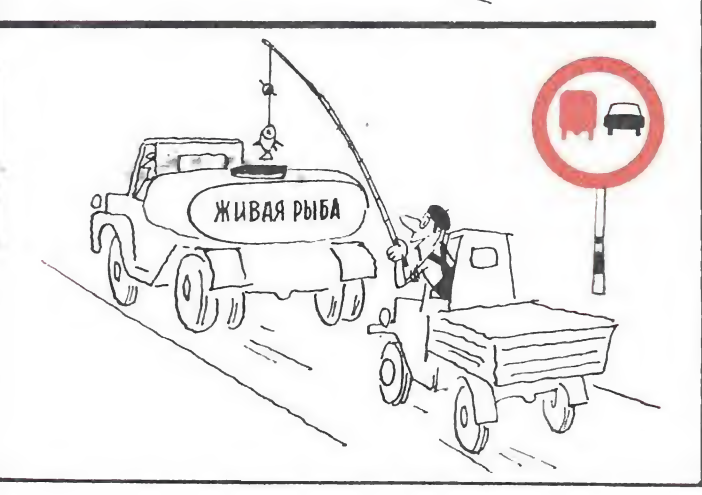












83-а

19. ЗИЛ—164

Представленный на снимке грузовик по существу является модернизированным вариантом автомобиля ЗИС—150, опытные образцы которого были готовы в январе 1944 года, а серийное производство начато в октябре 1947 года. В октябре 1957 года на смену ЗИС—150 пришел ЗИЛ—164, а затем с декабря 1961 по декабрь 1964 года завод выпускал ЗИЛ—164А.

ЗИС—150 и ЗИЛ—164 долгое время были одними из наиболее популярных грузовиков в нашей стране. Их узлы и агрегаты широко использовались на автобусах ЗИС, ЛиАЗ, ЛАЗ, самосвалах и седельных тягачах КАЗ и ММЗ.

Грузоподъемность — 4000 кг; число и рабочий объем цилиндров — 6 и 5555 см^3; расположение клапанов — нижнее, степень сжатия — 6,2; мощность — 100 л. с. при 2800 об/мин; число передач — 5; подвеска колес — зависимая рессорная; шины — 9,00—20; длина — 6700 мм; ширина — 2470 мм; высота — 2180 мм; база — 4000 мм; снаряженный вес — 4100 кг; скорость — 70 км/час; эксплуатационный расход топлива — 36 л/100 км.



Индекс 70321 Цена 50 коп.

ИЗ КОЛЛЕКЦИИ «ЗА РУЛЕМ»

20. ЗИС—151

Первая партия автомобилей ЗИС—151 сошла с конвейера в апреле 1948 года. В сентябре 1958 года на смену им пришли более совершенные машины ЗИЛ—157. По многим агрегатам и узлам ЗИС—151 унифицирован с грузовиком ЗИС—150.

В истории отечественного автомобилестроения ЗИС—151 занимает особое место, как первая отечественная машина серийного производства с тремя ведущими осями.

Интересно, что первоначально намечали выпускать двухосный грузовик ЗИС—150П с обоими ведущими мостами, но затем конструкторы отдали предпочтение трехосной схеме.

Грузоподъемность — 2500 кг; число и рабочий объем цилиндров — 6 и 5555 см^3; расположение клапанов — нижнее; степень сжатия — 6,0; мощность — 92 л. с. при 2600 об/мин; число передач — 5 × 2; подвеска колес — зависимая рессорная; шины — 8,25—20; длина — 6930 мм; ширина — 2320 мм; высота — 2740 мм; база — 4225 мм; снаряженный вес — 5580 кг; скорость — 60 км/час; эксплуатационный расход топлива — 40 л/100 км.

